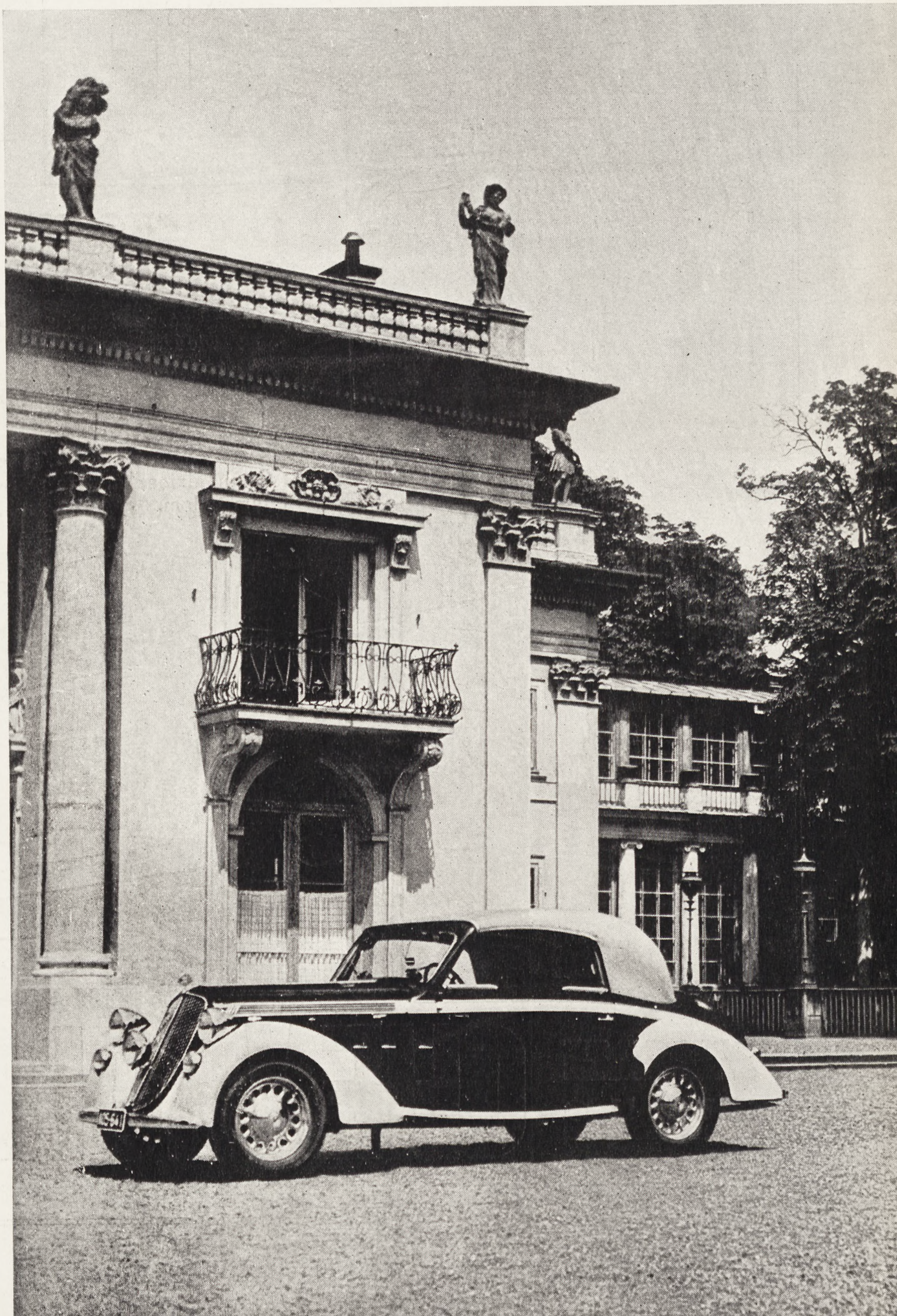
TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

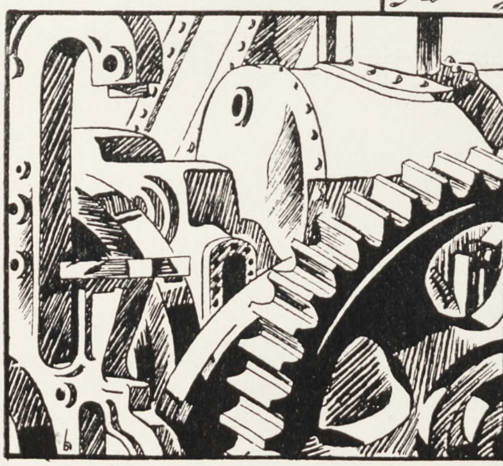


1937
SIERPIEŃ

8

Cena 50 gr.







TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa Sierpień 1937 Rok 2 (XIII) Nr. 8

AMNESTII DLA STARYCH SAMOCHODÓW

W pierwszym półroczu b. r. zostało sprzedane 3447 nowych samochodów (osob. — 2389, ciężar. 662, autobusów — 255 i taksówek 142). Sezon samochodowy ma się już ku schyłkowi: pozostał tylko sierpień i wrzesień, kiedy ziemianie zrealizują skromne tegoroczne zbiory. Jako „niezły" uważany jest jeszcze przez sprzedawców grudzień, zapewne dzięki ruchowi gwiazdkowemu.

Jednym słowem nie będziemy dalecy od rzeczywistości, jeśli ogólną przypuszczalną ilość tranzakcji do końca roku ustalimy na 1500 czyli zamkniemy bieżący sezon cyfrą ok. 5.000 samochodów. Jest to cyfra, którą w art. „Refleksje posezonowe" w Nr. 11 „Touringu z ub. r. przewidziałem na rok 1937. Jeśli zestawimy rok 1936 — 3947 nowych wozów i rok bieżący 5.000 wozów, to nie trudno wyprowadzić wniosek, że cyfry te są funkcją sytuacji gospodarczej, polepszającej się w miarę spadku kryzysu. Jednym słowem sprzedaż samochodów jest zawsze i wszędzie zależna od zamożności obywateli. Niewątpliwie sztuczne nakręcanie konjunktury, jak to ma miejsce w Niemczech, może na krótki czas wywołać większy popyt — ale w rezultacie, jak wszystkie niezdrowe wysiłki, musi to skończyć się niestrawnością dla tych automobilistów, których dochody nie pozwalają na utrzymanie narzuconego im samochodu. Dlatego i w Niemczech w r. bieżącym notujemy spadek tranzakcji samochodowych.

Nie widzę jeszcze racji do fanfar tryumfalnych, że import samochodowy został przełamany. Motoryzacja jest funkcją obywateli tak jak podaż jest funkcją popytu. Kryzys został przełamany i ludzie zaczynają kupować — wogóle; oto przyczyna.

Sprawiedliwość jednak nakazuje przyznać, że zostało przełamane prohibicyjne nastawienie do samochodu, naszego Skarbu. Niestety jednak częściowo, bo po potrąceniach z podatku dochodowego i niewielkiej obniżce ceny benzyny, nie nastąpiło nic nowego. Pokutuje jeszcze podatek drogowy od wagi i zmusza ludzi do oddawania na sezon zimowy tablic rejestracyjnych. W ten sposób na zimowe półrocze odpada poważna ilość wozów, które niewątpliwie kursowałyby, gdyby właściciele ich nie byli zmuszeni do płacenia miesięcznego haraczu bez względu czy korzystają z wozu czy nie.

Tymczasem, jak zostało obliczone, jeden wóz kursujący daje rocznie:

a) Państwu korzyści ok. 2.000 (podatki pośrednie, bezpośrednie, świadczenia i t. d.).

b) Przemysłowi naftowemu zysku ok. 500 zł.

c) Przemysłom związanym z turystyką i ruchem samochodowym obrót ok. 6.000 zł.

Jasne że w razie wycofania wozu na sezon zimowy część tych korzyści odpada.

Znienawidzony przez automobilistów podatek od wagi jest również współtwórcą cmentarzy samochodowych. Każdemu z automobilistów wiadomo jak horrendalnym, paradoksalnym obciążeniem był dawny podatek drogowy „40 zł. od 100 kg.". Iluż z posiadaczy eksploatujących swe wozy zadłużyło się w płonnej nadzieji, że uda im się w końcu ten lichwiarski podatek zapłacić. W rezultacie trzeba było nieraz zupełnie zdrowy wóz zlikwidować i oddać na szmelc, bo suma zaległego podatku przekroczyła jego wartość rynkową. Dlatego dzisiaj niszczeje po cmentarzyskach na Ciepłej, Żelaznej, Grzybowskiej i t. d. sporo samochodów, które mogłyby z powodzeniem powiększyć nasz tabor samochodowy, o którego ubóstwie tak wiele się woła i pisze.

Tymczasem używany wóz w dobrym stanie może być jednostką jeszcze bardziej wartościową z punktu widzenia gospodarczego i obrony kraju, zwłaszcza gdy są to wozy silne — te właśnie, które podatek od wagi uderzył najbardziej.

Należy przytym pamiętać, że istnieje bardzo liczna grupa ludzi pełnych entuzjazmu i zapału do samochodu, których środki pozwalają na kupno tylko bardzo taniego używanego wozu. Ci ludzie wyłuskaliby sobie i wyporządzili dobrych kilka setek używanych samochodów, które można kupić za kilkaset złotych, ale podatku zaległego jest na nich tysiące. A władze nie zarejestrują używanego samochodu bez zaświadczenia o uiszczeniu zaległego podatku.

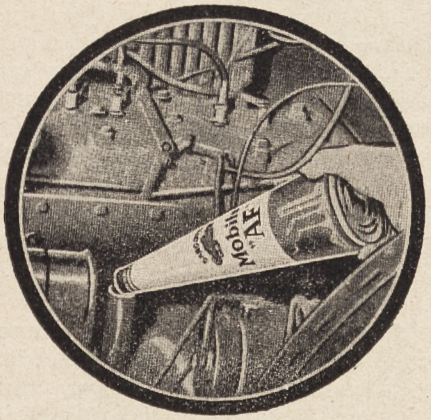
Pisząc te rzeczy staje się dziwnie i smutno, że formalistyka i przestarzały „lex" tak utrudniają życie naszej tak obecnie „faworyzowanej" motoryzacji. Przecież tamten podatek został zniesiony, jako zbyt wygórowany; czyżby nasi specjaliści skarbowi w Ministerstwie nie znaleźli jakiegoś wyjścia z tej sytuacji, jakiejś amnestji dla tych skazańców bez winy, którzy przecież mogliby się jeszcze stać pożytecznymi członkami polskiego taboru samochodowego.

W ten sposób otrzymałaby poparcie cała rzesza niezamożnych automobilistów, którzy palą się do samochodów ale przecież nowego samochodu nie kupią, bo na to ich nie stać.

Amnestia dla różnych rdzewiejących w letargu maszyn byłaby o tyle łatwiejszą, że są to wozy których dokumenty przeważnie dawno zaginęły, i możnaby je traktować jako nowo powstałe jednostki, złożone z poszczególnych części. Tymczasem formalistyka rejestracyjna wymaga, by silnik miał swój numer, na który powinna być albo książeczka rejestracyjna albo świadectwo celne. Możnaby stanąć na gruncie, że wszystkie te graty przez wieloletnią służbę i przebywanie w Polsce prawo obywatelstwo nabyły i niech egzystują sobie dalej oficjalnie.

Zamało mamy w Polsce samochodów, by pozwalać sobie na zbytek ich uśmiercania ze względów formalnych. Wołamy więc o amnestię dla starych wozów! Niemcy tę sprawę już rozwiązali! Tam ulgi podatkowe przyznano wozom używanym narówni z nowymi!

Nałęcz



Nowoczesny samochód

poza właściwą marką Gargoyle Mobiloil do silnika, wymaga również



smarowania przekładni i dyferencjału,

zgodnie ze wskazówkami Tabeli Polecającej, które zapewnia spokojny i sprawny bieg pojazdu.



Smarowanie podwozia

odpowiednią marką Gargoyle Mobilgrease usuwa szkodliwe dla wozu i drażniące ucho zgrzyty w podwoziu i zapobiega przedwczesnym naprawom.

GARGOYLE **Mobiloil**



VACUUM OIL COMPANY S. A.

POZDROWIENIA Z SINGAPORE...

Niejednokrotnie redaktor czasopisma, staje wobec trudnego zadania. Tak i tym razem zdarzyło się nam, z pewną korespondencją, której nie podobna wrzucić do kosza a jeszcze trudniej wykorzystać w czasopiśmie. Oto leżą na biurku trzy egzotyczne zdjęcia i krótki, nerwo-



wą ręką skreślony list, w którym jest jedno jedyne zdanie: „poszlijcie mi proporczyk Polskiego Touring Klubu". Adres hotelu i miejscowość... Singapore.

Na fotografiach skreślono parę lakonicznych słów. Wszystko nacechowane pośpiechem, tak charakterystycznym, dla ludzi zmęczonych i wyczerpanych nerwowo i fizycznie. I nie ma się czemu dziwić. Oto na jednym zdjęciu widnieje napis: „Odpoczynek Steyera po 73,000 km, w tym 27,000 km. bezdroży". Odpoczynek Steyera... myśl o maszynie przede wszystkim — a gdzie odpoczynek człowieka? Człowiek zapomina o sobie, myśli i to napewno nie bez lęku o maszynie, która gdyby zawiodła, pozostawiłaby go bezradnego w pustyni, lub w dżungli — napewne, nietylko w sytuacji przykrej, lecz i groźnej dla życia. Czyż tu się dziwić, że człowiek nie myśli o sobie, że nie ma czasu, by napisać coś więcej, by dać ciekawemu czytelnikowi odpowiedź na liczne pytania, które cisną się na usta: po co tam jedzie, gdzie kres jego wędrówki, jaka siła potężna każe mu przebywać 73,000 km. za kierownicą, dlaczego musi czy chce z własnej woli, wędrować po bezdrożach?



Cóż poradzić — na razie na te pytania nie otrzymamy odpowiedzi. Przypatrzmy się więc zdjęciom i krótkim napisom. Oto na drugim widnieje: „Serdeczne pozdrowienia dla *całego Polskiego Touring Klubu*" a obok inny „Jednak są gorsze drogi niż u nas w Polsce".

O tak kolego klubowy, patrząc na to zdjęcie, widzimy, że można było zapomnieć o wszystkich złych drogach w Polsce i najgorsza z nich wydawałaby się rajem, w porównaniu z tym co widzimy na fotosach. Na trzecim zdjęciu mamy zmaganie się ludzi i maszyny, by przebrnąć przez schody jakiejś wspaniałej bramy miejskiej. Nawet ten cud architektoniczny, blednie, wobec trudności jakie nieraz musi pokonać automobilista. Na fotosie napis: *„Cześć Touring'owi Jan Reich"*. Sens tych słów stoi w dziwnym rozdźwięku z samym zdjęciem, jeśli zapomnieć czym jest każdy klub samochodowy czy sportowy dla swych członków.

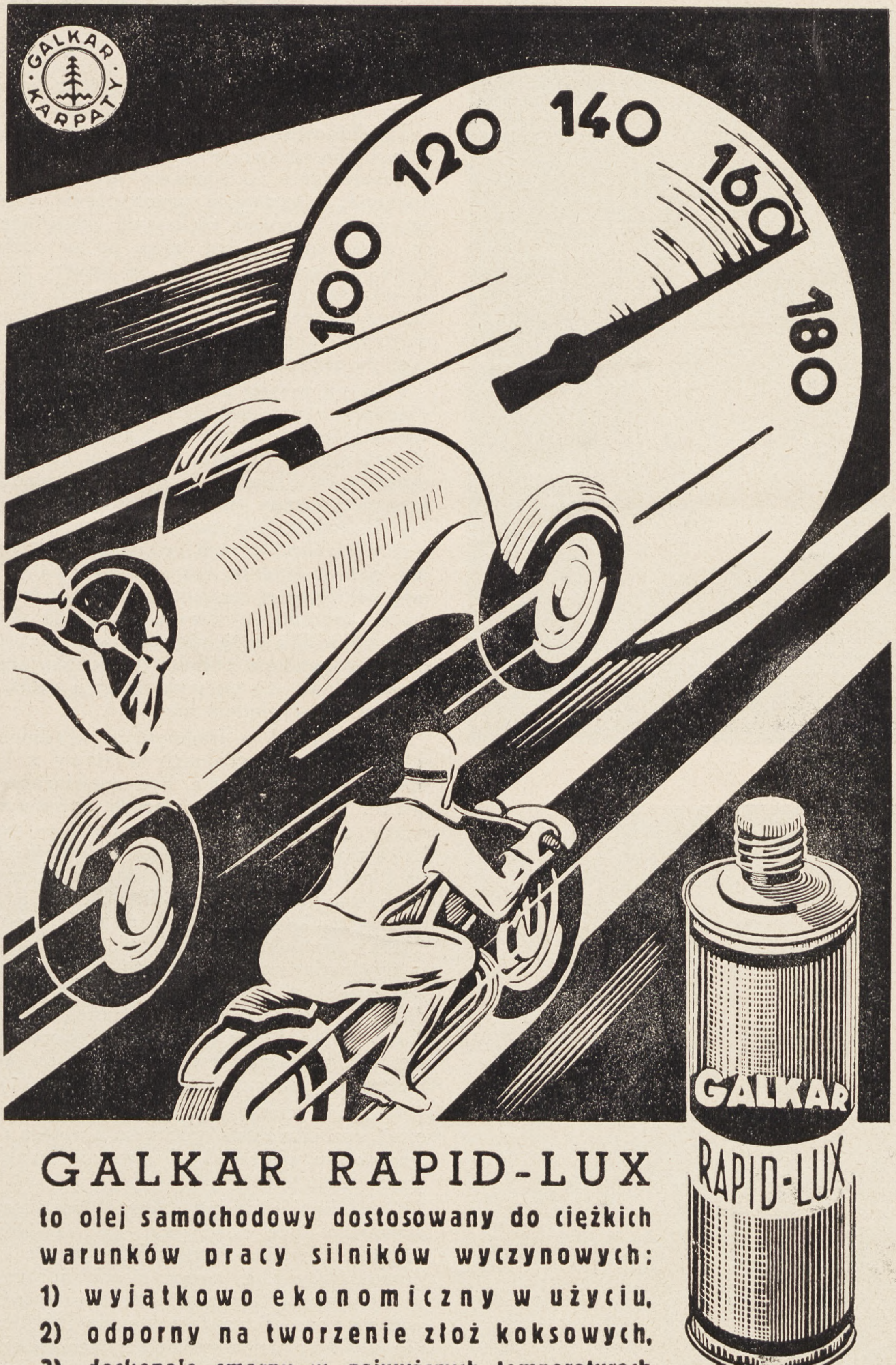
Tu najdobitniej wypowiedziała się podświadomie wdzięczność, za tę zaprawę sportową —

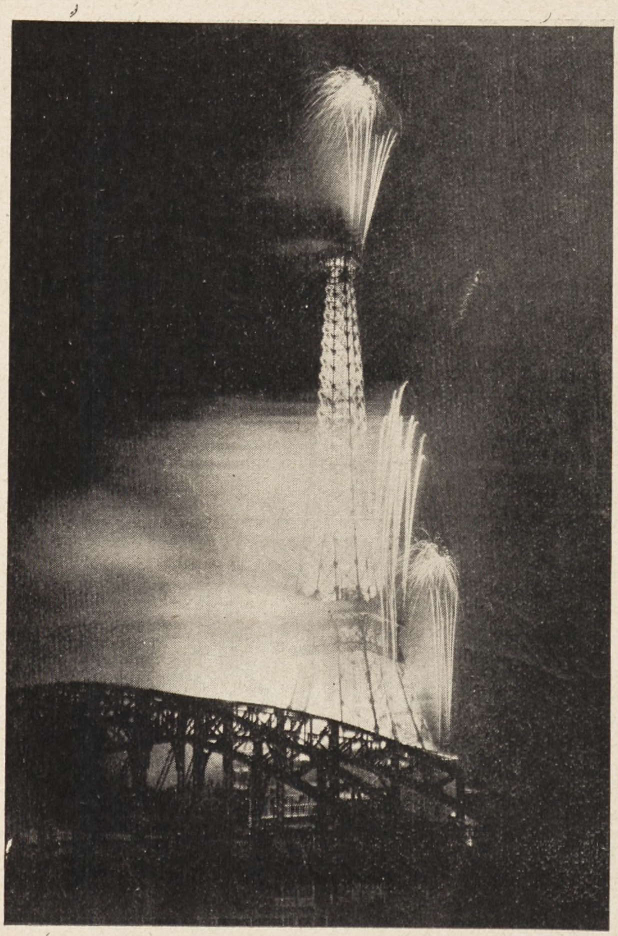


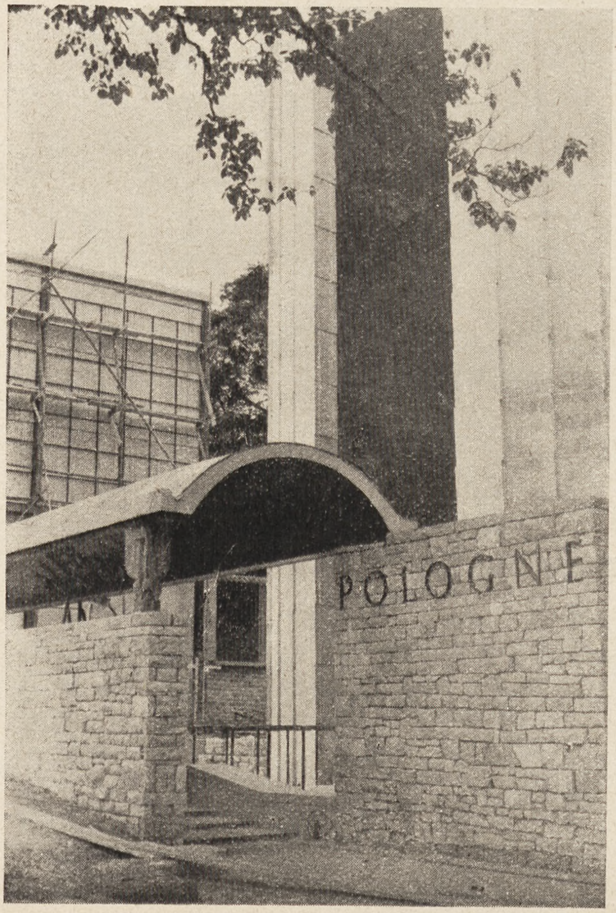
za obudzenie ducha walki i przygody, męstwa i woli zwycięstwa, w najtrudniejszych sytuacjach. Ten samotnik rzucony tak daleko od kraju zasyła nam pozdrowienia i życzenia, po niewątpliwie wielkim zwycięstwie.

I to dziwne życzenie, by wysłać mu natychmiast proporczyk — ten skromny emblemat przynależności do Polski do polskiego klubu. Autor listu nawet nie zdaje sobie sprawy z tego, że postępuje jak błędny rycerz ze średniowiecza, dla którego szarfa bogdanki była puklerzem, była symbolem i maskotą, była barwą o którą walczył.

Niech więc wam drogi Kolego służy ten skromny symbol, wysyłamy go wraz z życzeniami powrotu do kraju, i gorącym pragnieniem ujrzenia was i wysłuchania waszych niewątpliwie ciekawych przygód. Tak jak nam „wszystkim" z klubu nadesłaliście pozdrowienia, ślemy i my w imieniu wszystkich życzenia śmiałych wyczy-


GALKAR
KARPATY
100
120
140
160
180
GALKAR
RAPID-LUX





PARYŻ POD ZNA

(Korespondencja własna Touring'u)

Paryż, w lipcu 1937.

Tytułem właściwszym dla korespondencji z Paryża byłby prawdopodobnie np. tytuł „Paryż w oczekiwaniu na wystawę" albowiem oficjalne otwarcie, a następnie uruchomienie kilkunastu pawilonów pozwala ciekawym właściwie tylko na zobaczenie, co się dzieje po za parkanami, które dotychczas teren wystawy zamykają. O całokształcie wystawy natomiast korespondencje można będzie pisać prawdopodobnie dopiero pod koniec sierpnia, pesymiści zaś twierdzą, że najwcześniej we wrześniu.

Gdy się przyjeżdża do Paryża, fakt istnienia wystawy rzuca się odrazu w oczy i, niestety, sprawia wrażenie przygnębiające. W najpiękniejszej części miasta, w samym centrum, począwszy od Place de la Concorde, wzdłuż wybrzeży Sekwany, obejmując mosty, Place d'Alma i t. d. wznoszą się lasy rusztowań, stoją kilometry parkanów, ruch normalny jest niemożliwy, coś się buduje, coś chyba rozwala. Na temat właściwości centrum miasta jako terenu wystawy toczono w Paryżu namiętne dyskusje. Obecny widok każe niewątpliwie przyznać rację przeciwnikom podobnego rozwiązania; być może jednak, że po wykończeniu całości sprawa będzie wyglądała inaczej.

Jeżeli chodzi o fragmenty, zagadnienie powiązania kompozycyjnego wystawy z miastem nie wszędzie zdaje się być rozwiązane szczęśliwie. Wystawienie czterech ogromnych masztów z emblematami wystawy — pegazem, kowalem, kogutem galijskim i herbem Paryża, na Place de la Concorde należy niewątpliwie do pomysłów niefortunnych. Cienkie a wysokie maszty psują szlachetną harmonię placu, przytłaczają obelisk i nie mają nic po za sobą, coby je mogło tłumaczyć. Szczęśliwym rozwiązaniem jest natomiast główne wejście pomiędzy skrzydłami całkowicie przebudowanego Trocadéro. Nowy pałac, który wystawę przetrwa, posiada wspaniałą perspektywę na place de Varsovie i poprzez Sekwanę na wieżę Eifla.

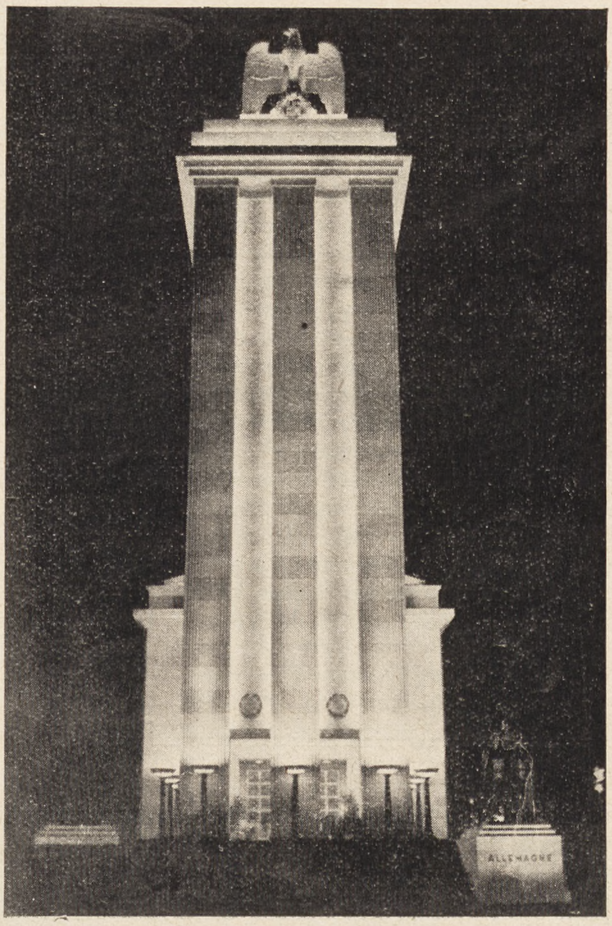
W życiu miasta wystawa zaczyna się zaznaczać, aczkolwiek na początku czerwca ruch turystów nie wiele był większy niż zwykle o tej porze roku.

Odwlekanie terminu otwarcia odstraszyło niewątpliwie duże ilości gości od wcześniejszego przybycia, m. in. ominęła Paryż część turystów powracających z uroczystości koronacyjnych w Londynie. Atmosfera zainteresowania wywołana skandalicznym postępem robót na terenie wystawy przyczyniła się natomiast do zwiększonej frekwencji publiczności miejscowej, która wystawę tłumnie odwiedza, żeby zobaczyć jak tam sprawy stoją. Stopniowe uruchamianie wystawy dało zresztą w rezultacie efekt, przez

KIEM WYSTAWY

organizatorów nie przewidziany. Każdego niemal dnia następuje oficjalne otwarcie tego lub innnego pawilonu, zjeżdżają się, ku uciesze ciekawych, oficjalni goście, orkiestra gwardii republikańskiej gra jakieś egzotyczne hymny, powstają zatory, powstają nowe ośrodki zainteresowania.

W chwili pisania niniejszej korespondencji, na terenie wystawy dostępnych do zwiedzania pawilonów było zaledwie kilkanaście, w czym większość zagranicznych. Nie bez pewnego posmaku sensacji politycznej, pierwsze otwarły swe pawilony trzy państwa o reżimie autorytatywnym — Niemcy, Rosja Sowiecka i Włochy. Zainteresowanie tymi pawilonami było tym większe, że położone one są przy głównym wejściu, po obu stronach Place de Varsovie i przyciągają odrazu wzrok zwiedzających, sowiecki kolosalnymi postaciami chłopca i dziewczynki, wymachujących sierpem i młotem, niemiecki zaś swą wysokością i ogromną postacią złotego orła na szczycie. Paryż wszystko potrafi ująć w dowcip, nic też dziwnego, że i te dwa pawilony dały powód do puszczenia w obieg dobrego dowcipu politycznego. Postacie na pawilonie sowieckim zdają się grozić pawilonowi niemieckiemu, orzeł niemiecki jednak z pogardą odwraca głowę — może to robić spokojnie, wszak dzieli go od pawilonu Sowietów Place de Varsovie.

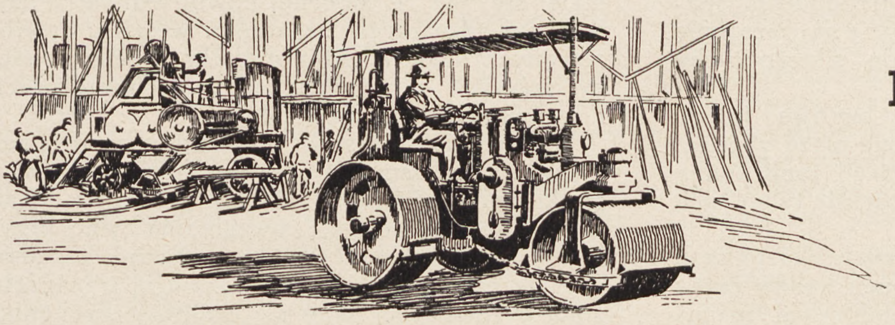




WYCIECZKA SAMOCHODOWA POLSKIEGO TOURING KLUBU DO PARYŻA

Jak widać z załączonego w końcu numeru kalendarzyka imprez, P. T. K. projektuje pod koniec września zbiorową wycieczkę samochodami do Paryża. Trasa wycieczki prowadzić będzie przez Niemcy, Holandię i Belgię do Paryża, z powrotem przez Niemcy i Czechosłowację do Polski. W wycieczce sądząc z dotychczasowych zgłoszeń weźmie dość spora ilość osób i to według wszelkiego prawdopodobieństwa pod bezpośrednim kierownictwem Prezesa P. T. K. i obu wiceprezesów. Zarząd P. T. K. dołoży wszelkich starań by członkom swym ułatwić wszelkie zabiegi o paszporty a nie posiadającym tryptyków, postanowił wręczyć tryptyki zbiorowe po cenie 50 zł od samochodu. Każdy posiadacz samochodu może dobrać sobie pasażerów, lub zgłosić wolne miejsce w samochodzie, dla pasażera o którego wystara się P. T. K. Trasa obejmuje około 4000 km w obie strony co już jest wytyczną kalkulacyjną do obliczenia kosztów przejazdu. Tak więc dla samochodów małych (zużywających 10 litrów benzyny na 100 km) zużycie paliwa wyniesie około 400 litrów benzyny średnio po 60 gr. da to sumę 240 zł plus oliwa 20 razem 260 zł na 4 osoby. Obliczając więc koszt przejazdu jednej osoby w obie strony na 65—70 zł, należy jeszcze dodać koszt utrzymania i paszportu ulgowego, by otrzymać całkowitą sumę pobytu i podróży.

Osoby reflektujące na udział w wycieczce bądź to z własnymi samochodami, bądź jako pasażerowie, są proszeni o nadsyłanie wcześniejszych zgłoszeń, celem nawiązania indywidualnej korespondencji i poczynienia niezbędnych starań o dewizy i paszporty.



PRZYSZŁE AUTODROGI W POLSCE

Problem dostosowania istniejących dróg do coraz to bardziej wzrastających wymagań dalekobieżnego ruchu samochodowego nie został jeszcze nigdzie w świecie rozwiązany i zdaje się, że nie będzie mógł być nigdzie zrealizoway.

Takie postawienie kwestii oparte jest na dwóch założeniach: 1) że pojazdy mechaniczne doszły już do takiego stopnia udoskonalenia, iż mogą ekonomicznie obsługiwać ruch dalekobieżny, 2) że ruch taki może się ekonomicznie, bezpiecznie i regularnie odbywać tylko na specjalnie dla tego ruchu zarezerwowanych drogach.

Są kraje, które zasadę tę przyjęły za podstawę swojej polityki drogowej i z tego względu poprzednie nastawienie tej polityki radykalnie zmieniły; inne szukają wyjścia kompromisowego, zdając sobie zresztą doskonale sprawę z tego, że kompromisy w dziedzinie bezpieczeństwa nowoczesnego transportu muszą być okupione krwią ludzką; są wreszcie i takie, które wytrwale kontynuują swoją starą politykę, trzymając się zasady, że na wszystko przyjdzie swój czas, zresztą zmusza do niej finansowa rzeczywistość.

Stanowisko takie było niewątpliwie bardzo mocne, gdyby ewolucja życia gospodarczego narodów odbywała się w braterskiej atmosferze wzajemnej współpracy; inaczej jednak może się cała sprawa przedstawiać w atmosferze współzawodnictwa narodów w dziedzinie wzmocnienia własnej obronności, gdzie w parze z wyścigiem zbrojeń idzie wyścig uprawnienia transportu.

Udoskonalony samochód spowodował zasadniczy przewrót w dziedzinie transportu lądowego, a w szczególności transportu dalekobieżnego. Wobec wysokiego rozwoju kolejnictwa przewrót ten właśnie w dziedzinie transportu dalekobieżnego był zupełnie nieoczekiwany, znaczenie — niedoceniane, a rozwój — zwalczany. Wielkie jednak zalety i niespodziewane możliwości transportu samochodowego stały się wkrótce tak ważnym czynnikiem w rozwoju dobrobytu i bezpieczeństwa niektórych narodów, że zagadnienie musi być przeniesione z płaszczyzny antagonizmu na płaszczyznę współpracy.

Analizując problem szybkiego rozwoju transportu samochodowego w innych krajach dochodzi się do wniosku, że zajmuje on naczelne miejsce w szeregu zagadnień, dających się objąć pojęciem „obronności kraju". Nie może ulegać wątpliwości, że za przykładem innych krajów motoryzacja transportu musi się u nas rozwinąć.

W związku z rozwojem motoryzacji transportu lądowego dalekobieżnego problem drogowy stanie przed nami w odmiennym niż obecnie świetle.

Masowy, szybki transport zmotoryzowany, może się odbywać bezpiecznie tylko na takich trasach, które są do tego ruchu odpowiednio przystosowane i dla tego ruchu zarezerwowane, przyczym kwestia nawierzchni stanowi tylko jeden z fragmentów w tym dostosowaniu.

Pomimo bardzo rozgałęzionej i starannie ulepszonej nawierzchni starych istniejących dróg, we wszystkich cywilizowanych państwach przystąpiono do realizowania specjalnych dróg samochodowych.

Należy podkreślić, że zagranicą buduje się drogi samochodowe dwóch typów: albo autodrogi służące transportowi motorowemu, uzasadnione gospodarczo, jak głównie w Ameryce, albo też luksusowe autostrady turystyczne, jak w Italii, lub autostrady o dominującym znaczeniu strategicznym, jak w niektórych innych krajach.

Trudno przypuszczać, żebyśmy mogli długo jeszcze stanowić pod tym względem wyjątek, zrzekając się bardzo istotnej części wszystkich tych korzyści bezpośrednich i pośrednich, które ujawiają się w dalekobieżnym transporcie zmotoryzowanym przy zapewnieniu mu dwóch podstawowych warunków: dużej przelotności i możliwego bezpieczeństwa ruchu. Powyższe dwa warunki są wymagane od wszystkich dróg publicznych, ale w stosunku do ruchu zmotoryzowanego mogą być w sposób racjonalny zapewnione tylko na drogach, oddanych wyłącznie do ruchu samochodowego.

W Polsce oczywiście przez długie jeszcze lata musimy myśleć jedynie o autodrogach gospodarczo uzasadnionych, a nie o luksusowych autostradach, ze względu na bardzo wysokie koszty budowy takich autostrad.

Koszt budowy jednego kilometra dobrej autodrogi, zaprojektowany z możliwością dalszego rozwoju, powinien według przybliżonych obliczeń w naszych warunkach i przy obecnych cenach wynosić przeciętnie poniżej 200.000 zł za km, a więc w wielu wypadkach kosztowało-

by tyle, ile obecnie kosztuje przebudowa jednego kilometra zniszczonej szosy na nawierzchnię typu ciężkiego, dostosowaną do silnego ruchu mieszanego.

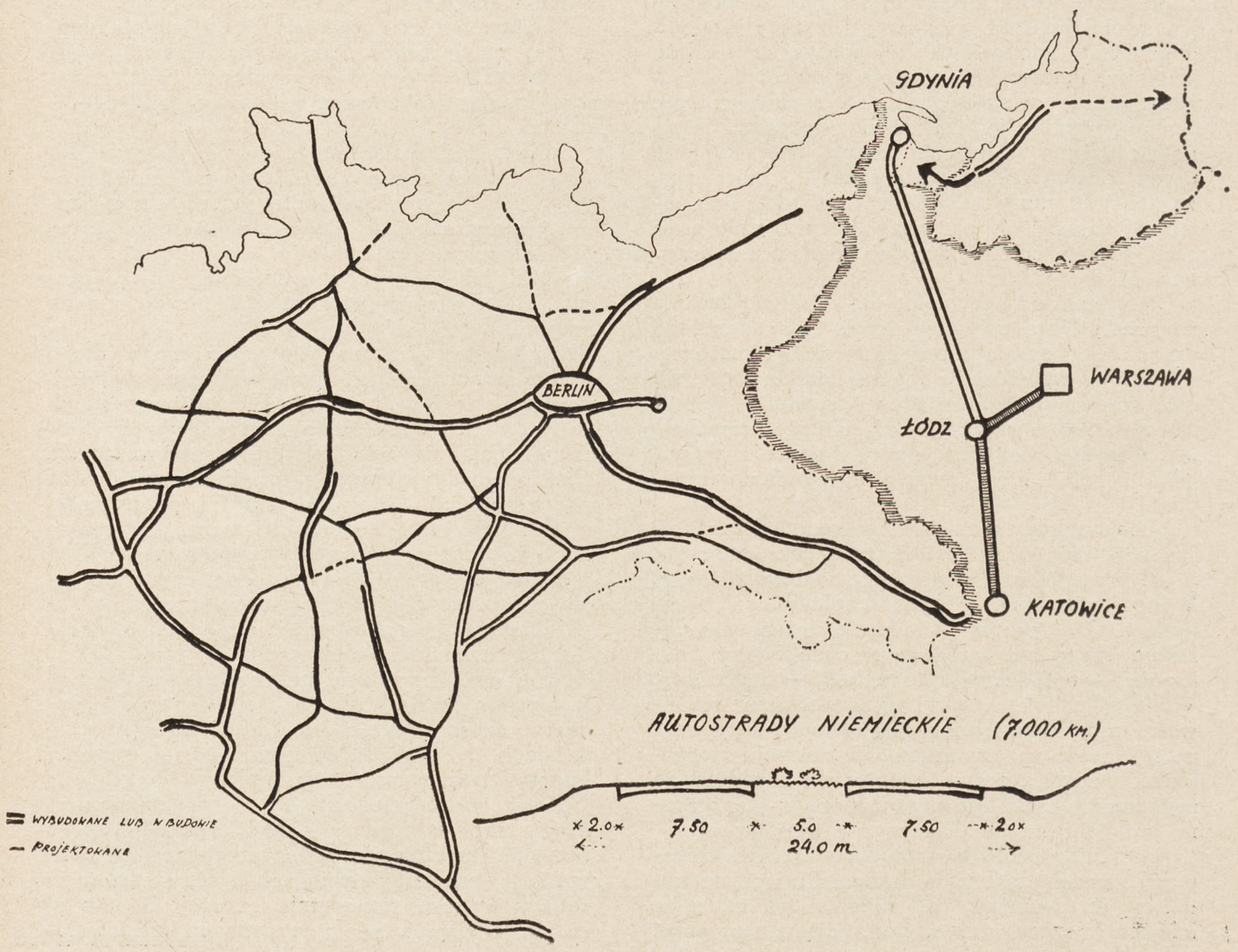
Mogłoby się wydawać, że budowa takich specjalnych dróg wogóle będzie może zbędna, gdyż w miarę rozwoju motoryzacji ruch konny będzie zupełnie zanikać i pozostanie tylko ruch samochodowy na drogach.

Takie przypuszczenie w naszych warunkach nie wydaje się uzasadnione: ruch konny przez dłuższy jeszcze czas będzie odgrywał u nas dużą rolę w transporcie lądowym a pogodzenie na jednej jezdni powolnego ruchu konnego z szybkim ruchem samochodowym na drogach o charakterze dalekobieżnym będzie nastręczało coraz większe trudności. Dla zilustrowania tych trudności wystarczy podać, że przelotność drogi dwutorowej przy ujednostajnionym ruchu o tylko 30 km na godzinę jest o 700% większa od tejże drogi przy ruchu mieszanym o szybkości pojazdów od 6 km do 60 km na godzinę.

Drugim decydującym czynnikiem jest bezpieczeństwo szybkiego ruchu zmotoryzowanego. Zagadnienie bezpieczeństwa ruchu publicznego staje się już w obecnej chwili jednym z najbardziej aktualnych zagadnień w wielu cywilizowanych krajach, gdyż dotyczy to setek tysięcy zabitych i rannych corocznie na drogach i ogromnych strat materialnych.

Wprawdzie statystyki wypadków na drogach wykazują, że sama droga jest przyczyną wypadku tylko w bardzo nikłym procencie. Tak jest istotnie, jeżeli się uwzględnia tylko przyczyny bezpośrednie: wystarczy jednak zastanowić się trochę głębiej nad fizjologią transportu zmotoryzowanego, żeby się dobitnie przekonać, że przyczyny pośrednie w większości wypadków sprawdzają się do nieskoordynowania możliwości technicznych samochodu i nieodpowiadających tym możliwościom warunkom technicznym drogi, na której się ruch odbywa. W kolejnictwie zagadnienie to jest zupełnie jasne od wielu lat; technika transportu zmotoryzowanego jest dotychczas mniej znana i przez mniejszą ilość fachowców i naukowców badana.

Powszechnym jednak wśród fachowców staje się przekonanie, że szybkobieżny ruch dalekobieżny będzie musiał dla ruchu zmotoryzowanego posiadać oddzielne torowiska, jak je po-



siada dla ruchu kolejowego. Podział ten jednak na drogach będzie musiał iść znacznie dalej, niż tylko podzielenie ruchu konnego i samochodowego. Nie tylko ruch pieszy, konny i rowerowy będzie musiał być oddzielony od ruchu samochodowego, ale i ruch samochodowy będzie podzielony w przyszłości na oddzielne tory w zależności od przeciętnej szybkości ruchu samochodów osobowych i ciężarowych. Muszą więc i nasze autodrogi być tak zaprojektowane w terenie, aby późniejsze ich poszerzenie nie było niemożliwe, co zagranica już często teraz bardzo dotkliwie odczuwa.

Pozostaje następnie kwestia omówienia układu i długości przyszłych autodróg w Polsce.

Zagadnienie to w obecnej chwili nie może być jeszcze definitywnie opracowane, gdyż jest ono ściśle związane z przyszłym planowym układem gospodarczym i administracyjnym naszego kraju, a zagadnienie to jest dopiero w stadium opracowania.

Można jednak do tego zagadnienia podejść z pewnym przybliżeniem, korzystając z materjałów istniejących i opierając się na tych bezspornych dominantach komunikacyjnych, które nie mogą ulec żadnym większym przesunięciom.

Są to kierunki z zachodu Europy na Wschód i kierunki morze Bałtyckie — morze Czarne.

Te narzucone niejako kierunki będą musiały ulec pewnej modyfikacji w zależności od potrzeb wewnętrznych kraju. Istnieje u nas kilka wielkich ośrodków, które się bezsprzecznie zarysowywują jako nie tylko teraźniejsze ale i przyszłe centry tych wielkich okręgów, na jakie przy planowej gospodarce nasz kraj będzie podzielony. Jasnym jest, że okręgi te wcześniej czy później będą musiały być ze sobą połączone autodrogami.

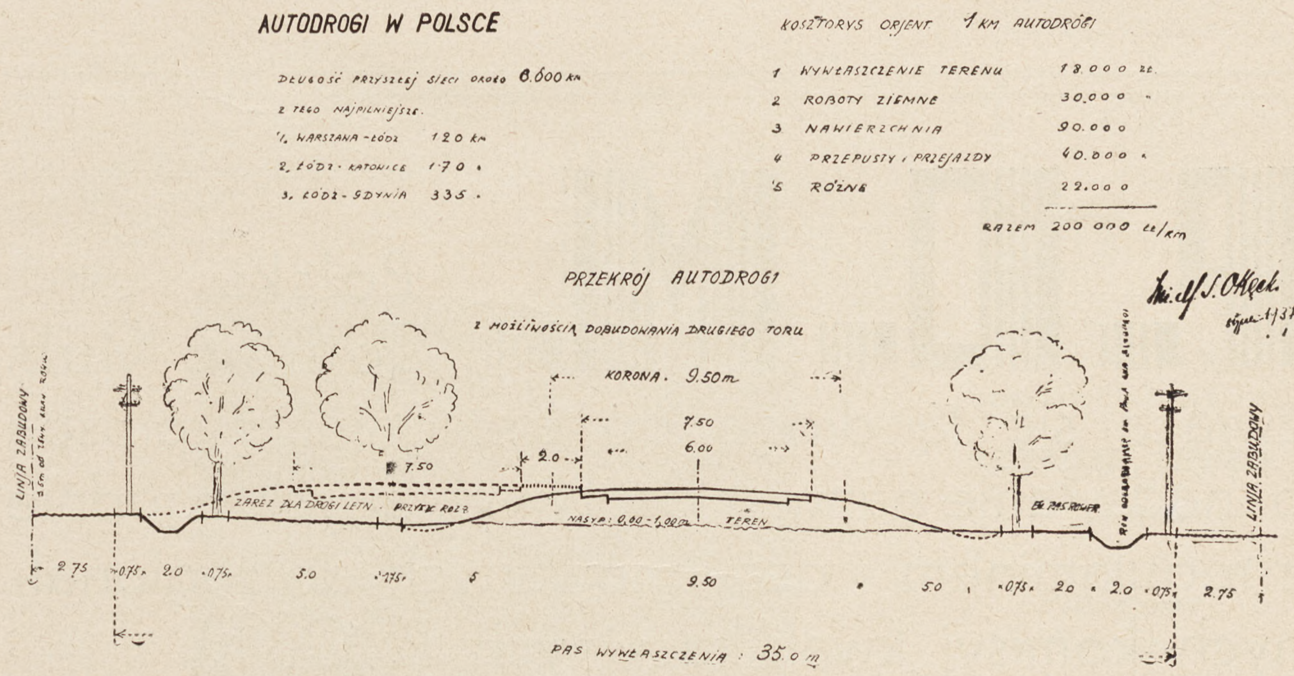
Dalej, oprócz arterii okręgowych powstanie potrzeba budowy specjalnych arterii tranzytowych wzdłuż linii największego uzbrojenia pasów terenowych, wzdłuż których w wyniku uzbrojenia terenów muszą się rozwinąć pasy przemysłowe i zagęszczone osiedla. Dla obsługi komunikacyjnej takich pasów będą musiały być akumulowane różne środki transportowe, wzajemnie się uzupełniające.

Wreszcie przyjdzie chwila potrzeby udostępnienia naszych przyszłych parków dla turyzmu samochodowego krajowego i zagranicznego a więc powstanie potrzeba budowy autodróg o charakterze turystycznym, których trasy należałoby również przewidzieć w ogólnym programie planowej rozbudowy komunikacji lądowych w Polsce.

Opracowany w myśl powyższych szkic możliwych przyszłych autodróg w Polsce pod względem układu dość znacznie odbiega od planu przyszłego układu sieci dróg samochodowych w ogólnym układzie europejskim, coraz częściej zjawiającym sie w fachowej prasie zagranicznej, przyczym we wszystkich takich projektach układów sieci komunikacyjnych Polska stanowi jeden z najważniejszych punktów węzłowych — okoliczność podkreślana zresztą już oddawna, np. przez twórcę kanału Suezkiego — Lessepsa.

Powstaje wreszcie pytane, jak nowa przyszła sieć autodróg zostanie nawiązana do istniejącej sieci drogowej, a w szczególności, czy istniejąca sieć dróg państwowych, jako łącząca główne ośrodki kraju między sobą i z zagranicą nie jest już wystarczającą podstawą do ustalenia przybliżonego układu przyszłych autodróg w Polsce.

Już na podstawie studium wstępnego staje się jasnym, że przy planowym układzie przyszłej naszej sieci drogowej nastąpi potrzeba przekla-



syfikowania dróg pod względem ich znaczenia, w wyniku zaś wiele dróg państwowych będzie się nadawało do zdeklasowania, podczas gdy inne trasy o znaczeniu dotychczas drugorzędnym mogą nabrać znaczenia pierwszorzędnego. W każdym jednak razie ogólna długość sieci przyszłych autodróg w Polsce będzie niewątpliwie znacznie krótsza od ogólnej długości obecnych dróg państwowych i zamknie się prawdopodobnie w granicach około 6000 km. Cyfra ta zresztą jest dość przybliżoną do długości, podawanej we wspomnianych wyżej zagranicznych projektach przyszłego układu sieci dróg samochodowych w Europie.

Koszt zrealizowania takiej sieci wyniósłby przy cenach obecnych około 35 milionów zł. rocznie, przy założeniu, że cała sieć będzie wykonana w ciągu lat trzydziestu.

Od kiedy jednak należałoby przystąpić do rozpoczęcia realizowania takiego planu? Wszak przy utrzymaniu dotychczasowej programowości można się spodziewać rozpoczęcia takich robót dopiero za kilkanaście lat; samej zasady, że drogi samochodowe są potrzebne, nikt już obecnie nie zwalcza.

Wszyscy obeznani z zagadnieniem drogowym w Polsce doskonale wiedzą, że nawet najbardziej prymitywne potrzeby gospodarki nie są zaspakajane wskutek braku najniezbędniejszych na ten cel środków. Nie może to jednak służyć uzasadnieniem do odkładania na lata problemu rozpoczęcia budowy pierwszych autodróg w Polsce, gdyż nadchodzące już potrzeby ruchu samochodowego u nas muszą być uwzględnione w planie i kolejności robót.

Wyrazem zrozumienia takich potrzeb były uchwały, powzięte już przed ośmiu laty na Drugim Polskim Kongresie Drogowym, gdzie podkreślono potrzebę doprowadzenia chociażby jednej arterii drogowej, łączącej nas z resztą Europy do stanu odpowiadającego potrzebom ruchu samochodowego, a przytym wykonanie potrzebnych robót na całej długości tej arterii, a nie na poszczególnych krótkich odcinkach, w terminie najkrótszym, kosztem w ostatecznym razie wstrzymania budowy ulepszonych nawierzchni na innych drogach.

Jedną z podstawowych i bezspornych przyszłych dróg samochodowych w Polsce jest połączenie Warszawy z Łodzią i dalej ze Śląskiem.

Projekt autodrogi Warszawa — Łódź jest już od paru lat przedmiotem studiów naszych Biur Planów Regionalnych w Warszawie i w Łodzi. Korzystając z zasiłków Funduszu Pracy, Biuro Warszawskie, w zrozumieniu doniosłości sprawy zabezpieczenia w terenie przyszłej trasy, utrwaliło potrzebny pas w terenie przy pomocy słupów betonowych i opracowano szereg materiałów do projektu tej autodrogi. Analogiczne materiały zostały opracowane przez Biuro Łódzkie.

Koszt budowy pierwszego odcinka autodrogi w Polsce między Warszawą i Łodzią powinien wynieść mniej niż dwadzieścia milionów zł., oczywiście jeżeli będziemy budować dobrą autodrogę, ale nie luksusową autostradę czterotorową. Cała budowa mogłaby być zakończona w ciągu dwóch lat. Duże roboty ziemne dałyby masowe zatrudnienie dla bezrobotnych właśnie wzdłuż trasy dużego nasilenia bezrobocia, a rozpoczęcie budowy pierwszej autodrogi w Polsce miałoby duże znaczenie dla przyśpieszenia motoryzacji, gdyż byłoby rzeczywiście namacalnym dowodem zdecydowanej woli naszych miarodajnych czynników do zmotoryzowania transportu w Polsce.

Inż. M. S. Okęcki

P. O. M.

Polski Touring Klub, zwraca się tą drogą do Delegatur z prośbą o nadsyłanie nazwisk osób wybranych zgodnie z regulaminem i desygnowanych do regionalnych komisyj kwalifikacyjnych P. O. M.

TRYPTYKI

Wszystkim nowym członkom P T K. i nabywcom samochodów, komunikujemy, że Biuro P. T. K. wydaje tryptyki oraz świadectwa samochodowe i pozwolenia na prowadzenie samochodów zagranicą do wszystkich ważniejszych krajów.

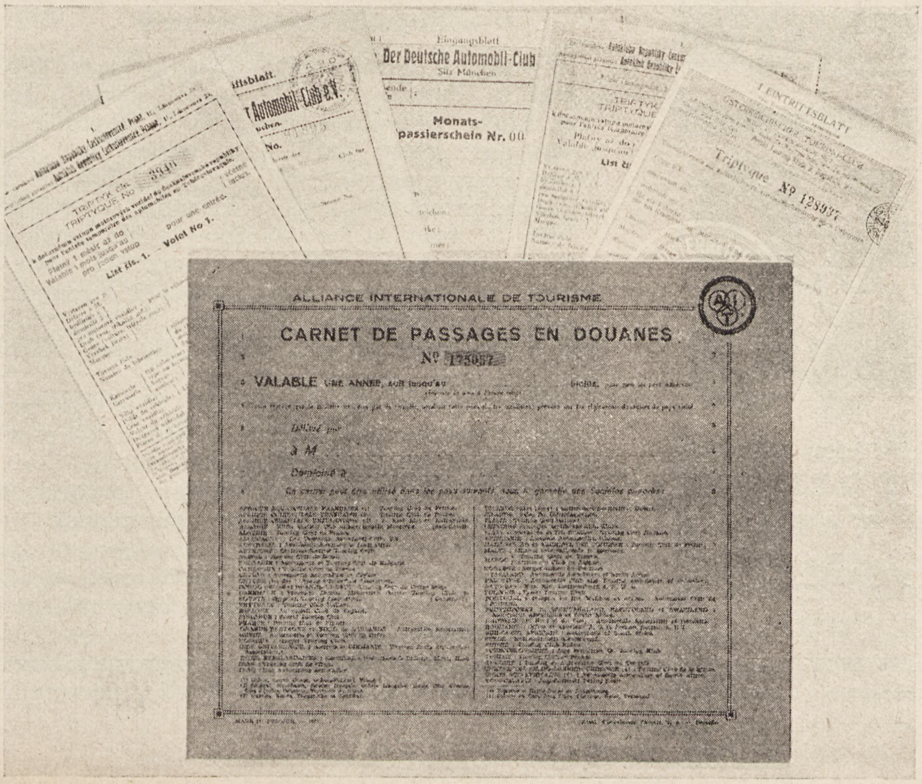
Tryptyki mogą być miesięczne i roczne. Dla tych którzy częściej podróżują i przekraczają więcej granic P. T. K. posiada Carnet de Passages en Douanes, którego cena została zniżona na okres do zamknięcia wystawy międzynarodowej z 170 zł. do 100 zł.

Z tej okazji powinni wszyscy skorzystać w danej chwili, zanim wystawa nie zostanie zamknięta, tem więcej że Carnet jest ważny na rok.

Poniżej podajemu wysokość opłat za tryptyki do różnych krajów oraz ilustrację, najczęściej używanych dokumentów.

Opłaty za dokumenty celne wydawane przez Polski Touring Klubu

	Samochód	*Motocykl*
Tryptyk na Niemcy ważny na rok	zł. 37.—	zł. 20.—
„ na Niemcy ważny na miesiąc	„ 25.—	„ 15.—
„ na Czechosłowację lub każde inne państwo ważny na rok	„ 60.—	„ 30.—
„ na Czechosłowację ważny na 1 miesiąc	„ 25.—	„ 15.—
2 tryptyki: niemiecki i czechosłowacki	„ 90.—	„ 45.—
2 „ austryjacki i czechosłowacki	„ 110.—	„ 50.—
3 „ niemiecki, czechosłowacki i austryjacki	„ 135.—	„ 65.—
Carnet de Passages en Douanes	„ 100.—	„ 50.—
Międzynarodowe Pozwolenie na Prowadzenie	„ 3.—	„ 3.—
Międzynarodowe Świadectwo Samochodowe	„ 3.—	„ 3.—





Przypominamy naszym Członkom

Najbliższe imprezy

11 — 12 września

Zjazd Gwiaździsty Plakietowy do Zakopanego.

19 września

Zjazd Gwiaździsty Plakietowy do Zaleszczyk na Winobranie

KRO

Czasopisma dziecięce Z. N. P.

Czytanie to jeden z najpoważniejszych środków rozwoju i postępu. Książka i czasopismo w wysokim stopniu wpływają na ukształtowanie się charakteru młodzieży. Przekonać nas może o tym fakt, że książka czytana w młodości ma nieraz przemożny wpływ na tworzenie się upodobań i zamiłowań w późniejszym życiu. Dlatego też dzieciom i młodzieży należy dostarczać odpowiedniej lektury ciekawej a jednocześnie pożytecznej. Taką lekturą są bezsprzecznie czasopisma dziecięce Związku Nauczycielstwa Polskiego „Płomyk", „Mały Płomyczek" i „Młody Zawodowiec". Ostatnie roczniki tych wydawnictw odznaczają się piękną szatą zewnętrzną i starannym doborem treści. Przewodnią myślą roczników jest — Polska i jej kultura. W ciekawych nowelach, opowiadaniach, piosenkach pokazane są obrzędy, zwyczaje, sztuka, uroczystości i prace naszego ludu, życie w naszych miastach, wspomnienia z dzieciństwa pisarzy współczesnych, obrazki z życia wielkich Polaków, sporty, morze, technika, wynalazki itp. Nie brak również tematów egzotycznych, które tak pociągają młodzież, obrazujących życie i obyczaje różnych ludów. Jest to poprostu skarbnica ciekawych nowel, wzbogacających umysł dziecka, a równocześnie dostarczająca przeżyć i sugestii w pożądanym kierunku wychowawczym.

Szata zewnętrzna tych pism jest bez zarzutu duża ilość ładnych ilustracji, szczególnie w numerach barwnych, ilustrowanych dziełami sztuki najwybitniejszych artystów naszych i obcych, wyrabia poczucie piękna, kształci smak estetyczny.

Pisma te wykazują stały rozwój i dążność do dalszego doskonalenia się, chociaż już dziś należą do najlepiej postawionych pism dla dzieci w całej Europie.

Nagrody na Konkurs za ilość przejechanych klm. w roku kalendarzowym 1937 i następnych.

Nagrody regulaminowe

Wyciąg z Regulaminu („Touring", styczeń 1937)

Pkt. 6 Sekcja Samochodowa Polskiego Touring Klubu przyznaje przechodnią nagrodę dla uczestnika, który przejedzie największą ilość kilometrów, niekoniecznie z rzędu zdobycia tej nagrody przechodzi ona na własność zawodnika.

Pkt. 7. Komisja turystyczno-wycieczkowa ma prawo przyznania, prócz wymienionej, innych nagród dodatkowych za największy kilometraż krajowy, za największą trasę, za najlepszy opis wycieczki, oraz za uznane za najlepsze zdjęcia fotograficzne.

O uchwaleniu takich nagród (dodatkowych) będą zawodnicy powiadomieni przez ogłoszenia w miesięczniku „Touring" dział komunikatów.

Pkt. 8. Dopuszcza się firmy prowadzące sprzedaż samochodów, części samochodowych oraz środków napędnych do fundowania specjalnych nagród za wyniki w konkursie według odrębnych statutów. Statuty te będą ogłaszane w miesięczniku „Touring".

W związku z powyższym regulaminem komunikujemy, że zgodnie z pkt. 8 niżej podane fir-

NIKA

my ufundowały już następujące nagrody na konkurs w roku 1937.

Polski Fiat S. A. Nagroda za przejechanie największej ilości kilometrów na samochodzie Polski Fiat 509 (Junak).

Jakość nagrody będzie podana w najbliższych numerach „Touring'u".

„Stomil" S. A. funduje nagrodę wartości 250 złotych dla uczestnika, który jeżdżąc na oponach „Stomil", przejedzie w konkursie największą ilość kilometrów.

Polskie Towarzystwo Zakładów Skody. Nagroda (puhar kryształowy) — dla uczestnika, który przejedzie największą ilość kilometrów na samochodzie „Skoda".

Vacuum Oil Company S. A. funduje nagrodę składającą się:

z 10 ltr. oleju silnikowego Gargoyle Mobiloil dowolnej marki,

z 2 ltr. oleju trybowego Gargoyle Mobiloil dowolnej marki,

z 1 ltr. oleju do górnego smarowania Gargoyle Mobiloil upperlube,

z 1 kg. specjalnego smaru „Gargoyle" Mobilgrease — dla zawodnika stosującego oleje „Gargoyle Mobiloil", który przejedzie największą ilość kilometrów.

Nagrody na konkurs za zdobycie największej ilości punktów w imprezach samochodowych w 1937 r.

Nagrody regulaminowe

Wyciąg z regulaminu („Touring", styczeń 1937).

Pkt. 7. Ustanawia się przy udziale do 20-tu zawodników 1 cenną nagrodę klubową, przy udziale do 30 zawodników, — 2 nagrody, przy większej ilości uczestników 3 nagrody. Lista nagród może być powiększona. W razie uzyskania przez dwóch lub więcej zawodników tej samej ilości punktów rozstrzyga mniejszy litraż. Gdyby i wtedy klasyfikacja była równa rozstrzyga los.

Lista nagród może być powiększona o nagrody na ten cel ofiarowane według odrębnych statutów, które ogłaszane będą w miesięczniku „Touring". Poza tym wszyscy zawodnicy otrzymają plakiety pamiątkowe za zwrotem kosztów, które nie przekroczą zł. 10.—

Nagrody firmowe

Podobnie jak w Konkursie na ilość przejechanych kilometrów, ustanowiły już nagrody następujące firmy:

Polski Fiat — nagroda specjalna dla zawodnika, który zdobędzie największą ilość punktów w tegorocznych imprezach samochodowych na samochodzie Polski Fiat, względnie Fiat, niezależnie od modelu.

Polskie Towarzystwo Zakładów Skody — nagrodę (puhar kryształowy) dla zawodnika, ktory osiągnie największą ilość punktów na samochodzie „Skoda".

Vacuum Oil Company, S. A. nagrodę obejmucą:

10 ltr. oleju silnikowego Gargoyle Mobiloile dowolnej marki,

2 ltr oleju trybowego Gargoyle Mobiloile dowolnej marki.

1 ltr. oleju do górnego smarowania Gargoyle Mobilupperlube,

1 kg specjalnego smaru Gargoyle Mobilgrease — dla zawodnika, który uzyska największą ilość punktów w imprezach samochodowych w 1937 r. stosując oleje i smary samochodowe Gargoyle Mobiloil.

„Stomil" S. A. — oponę „Stomil" z dętką — dla zawodnika, który jadąc na oponach „Stomil", osiągnie największą ilość punktów w imprezach P. T. K. w 1937 r.

Na Raid Gwiaździsty
do ZALESZCZYK
w dniu 19.IX.37 — przeznaczył
Pan Starosta Zaleszczycki
dwie cenne nagrody

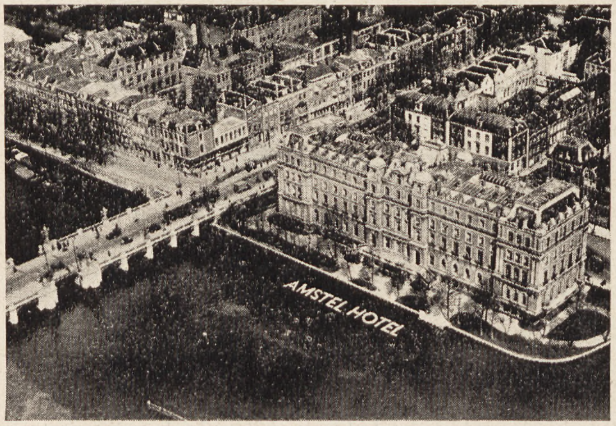
WSPOMNIENIA EKIPY POLSKIEJ



Stadnina państwowa w Millingen.

W dniu 4 lipca 1937 r. o godzinie 20.23 przybyliśmy z p. Mieszkowskim na stację kolejową Oldenraol, gdzie po krótkiej rewizji spotkało nas towarzystwo Holendrów. Po przedstawieniu się, udaliśmy się samochodami do wiejskiej posiadłości pp. Blijdenstein-Stroink, gdzie zebrało się liczne towarzystwo na przyjęcie wieczorne. Wkrótce przyjechali tam również zaproszeni Węgrzy. Willa pp. Blijdenstein-Stroink położona jest w otoczeniu wypielęgnowanego i pięknego ogrodu; wnętrze uderza pięknym stylowym urządzeniem; rzecz szczególna: dach kryty jest słomą, co spotykaliśmy nieraz i później w Holandii. Jest to pewnego rodzaju nawiązanie do starych form budownictwa zdaje się, że b. modne w Niderlandach. Wieczorem odwieziono nas do Euschede do gościnnego domu pp. Stroink gdzie nastąpił nocleg.

Nazajutrz, t. zn. 5/7 o godz. 9.00 nastąpiła zbiórka uczestników wycieczki w miejscowości Bad Bochelo; jest to miejscowość kuracyjna; osobliwością jej jest basen na otwartym powietrzu, przyczym dzięki specjalnemu urządzeniu woda w basenie faluje jak w morzu. W Bad Bochelo nastąpił przydział koni dla zagranicznych gości; konie dostarczył 4 pół-pułku Huzarów: materiał pierwszorzędny, pochodzenia irlandzkiego, gdzie przeważnie nabywa swoje remonty Holandia. Nasi gospodarze dosiadają koni stanowiących własność bądź prywatną, bądź wynajęte w tattersalach. Ciekawy szczegół: konie były dostarczone na miejsce zbiórki również samochodami, jak i ich jeźdźcy.



Słynny Hotel Amstel, w którym gościła polska i węgierska ekipa konna.

Mój miły gospodarz p. Stroink wyjaśnił mi, że stało to się tak, ażeby konie się nie zmęczyły; nie wiem czy ta opinia wypowiedziana była z pewną pobłażliwą ironią, czy też transportowanie koni autem należy do zjawisk normalnych; później okazało się, że sposób ten stosowany jest w Holandii powszechnie i zdziwienia nie wywołuje.

Samochody są do tego przystosowane specjalnie, przyczym do stajni na kółkach ładuje się 8 koni; konie znają dobrze ten środek lokomocji i wchodzą do wagonu chętnie. W ten sposób pod przewodnictwem p. mjr. Vander Wall Bane, przymaszerowaliśmy do farmy, gdzie podano lunch. Po krótkim odpoczynku odjechaliśmy w dalszą drogę i około godziny 17.00 przybyliśmy do posiadłości pp. Vander Wall Bane, stąd Polacy zostali przewiezieni do zamku Wildenborch pp. Staring. Tam po krótkim odpoczynku i doskonałym obiedzie, tak pod względem gastronomicznym, jak i podania, nastąpił zjazd całej wycieczki i odbył się pokaz tańców ludowych w strojach regionalnych, poczym pp. Staring podejmowali gości.

W dniu 6 lipca pożegnaliśmy naszych gościnnych i bardzo kulturalnych gospodarzy i udali-

Z KONNEJ WYCIECZKI W HOLANDII



Zwiedzanie wojskowego „Remonte Depot" w Millingen, w środku start do etapu wycieczki konnej z Millingen — do poligonu art. Oldebrock — gdzie odbył się dla gości pokaz ostrego strzelania artylerii.

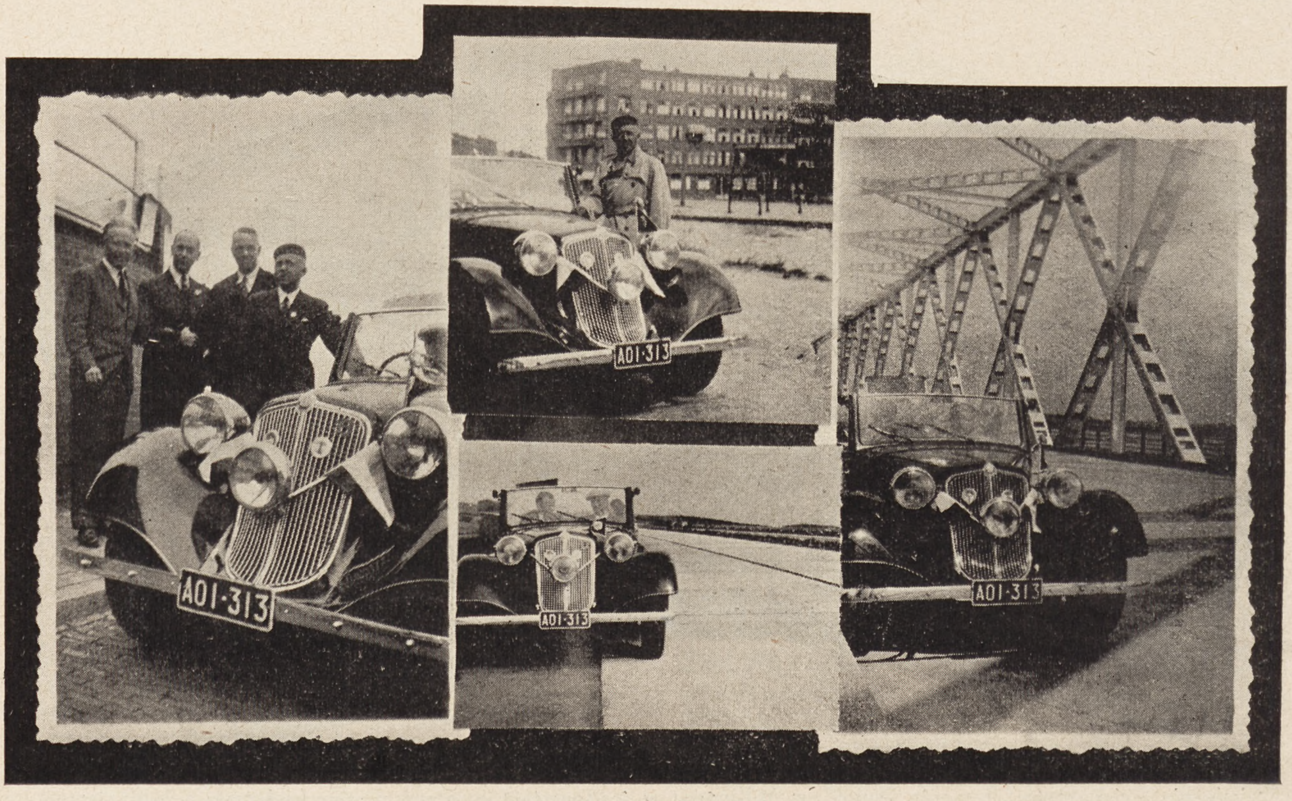
śmy się do Kiefskamp, na miejsce zbiórki, odprawadzani samochodem przez p. Staring. Urozmaiceniem przemarszu tego dnia była przeprawa przez rzekę promem, poczym zostaliśmy przyjęci przez pp. Van Cochooru van Sminia, pan domu jest 100% sportsmanem — kawalerzystą i pomimo sędziwego wieku nie zaniedbuje koników; odprowadził nas konno większą ilość kilometrów, doprowadzając do rezerwatu naturalnego Veluwe, gdzie w hotelu Beeklmizen nas pożegnał. Pod wieczór przymaszerowaliśmy do Aruham, gdzie zakwaterowani zostaliśmy z p. Moszyńskim u komendanta Pałacu Inwalidów.

Po zwiedzeniu tej instytucji (znajduje się tam Muzeum Wojskowe), odbyliśmy mały spacer po mieście. Nazajutrz rano przybyliśmy na miejsce zbiórki koło hotelu Groot Warusborn. Tu spotkała nas miła niespodzianka: przybył również chór trębaczy konnej artylerii stacjonującej w Aruhem z kilkoma oficerami na czele. Odprowadzili nas kilka kilometrów wykonując fanfary. Poza skromnym uniformem polowym trębacze i ich oficerowie mieli na głowach olbrzymie czapki z futra niedźwiedziego, co wyglądа niezwykle efektownie.

Jechaliśmy cały czas przez rezerwat aż do zameczku „De Noge Veluwe", gdzie wycieczka przyjęta została przez p. Dr. Kröleer-Müler wspaniałym lunchem. Zameczek zbudowany został przez męża gospodyni wielkim nakładem zamiłowania gustu, no i pieniędzy. Jest pięknym nawiązaniem ultra-nowoczesnej auchitektury do starego budownictwa. Trzeba przyznać, że architekt Berlage rozwiązał to zagadnienie niezwykle pięknie i nie dziwię się, że uważany jest za jednego z najbardziej zdolnych w Holandii. Obecnie zameczek należy do państwa holenderskiego wraz z okolicą, gdzie jak wspomniałem utworzony jest rezerwat — park narodowy. Poza doskonałymi drogami i ścieżkami, pozostaje w stanie



Wnętrze kafelkami wykładanej wiejskiej zagrody w Holandii.



Delegacja polska z majorem art. Henrykiem Keppel-Hesselink prezesem Uederlandsche Ruiter Toeristen Club (N. R. T. C.) prowadzącym wycieczkę polsko-węgierską po kolonii przed opuszczeniem Scheveningen.

Tatra Ministra Świtalskiego na autostradzie wiodącej do Rotterdamu.

Tatra na moście Renu.

naturalnym — dzikim; krajobraz przypomina nasze kresy wschodnie i jest istotnie b. ładny.

Około godz. 17.00 przybyliśmy do Milligen bij Garderen, gdzie znajduje się Depôt koni remontowych Armii Holenderskiej, tam zostaliśmy przyjęci przez komendanta depot na krótkim apéetif i udaliśmy się auto-carem do pobliskiego Apeldooru, gdzie zamieszkaliśmy w hotelu de Kaizerskroon. Zamiar zwiedzenia rezyzydencji znajdujący się w Apeldoorn spełz na niczym z powodu deszczu. Żałowałem bardzo, ponieważ pałac jest podobno nieprzeciętnie ładny i ciekawy.

Nazajutrz rano zwiedziliśmy wspomniane już depot, gdzie znajduje się około 300 koni remontowych. Konie te, jak wspomniałem, z pochodzenia przeważnie irlandy, są istotnie pięk-



Przed hotelem Istman w Nunspect. Na lewo u góry: Tomaszewski i Stan. Mieczkowski, w pelerynie węgier gen. Masirevich — na prawo obok mnie i Muszyńskiego pułk. Kral. Marechaussee Johannes Abua, dusza i niestrudzony organizator wycieczki sekr. gen. N. R. T. C.

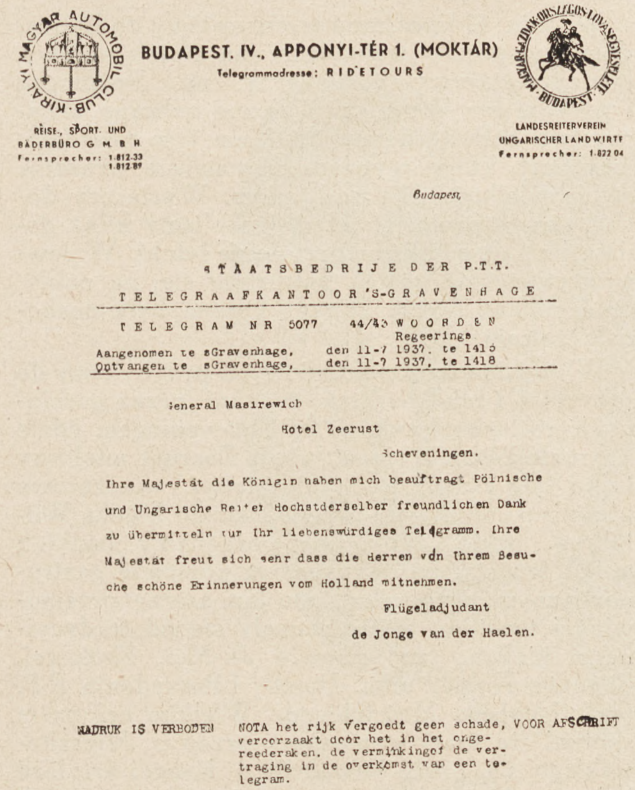


Na brzegu morza w Scheveningen.



Na bankiecie w Hotelu Amstel w Asterdamie — m. in. w środku: Willem Westeraüen van Meeteren, rotmistrz rez., dyrektor turystyczny Król. Holenderskiego Touring Klubu (A. N. W. B.), wypróbowany przyjaciel Polski, odznaczony orderem ofic. Polonia Restituta i Złotym Krzyżem Zasługi, posiada szablę ofiarowaną mu przez oficerską ekipę polską, jako opiekun tej ekipy w czasie Olimpiady w Amsterdamie.

ne; przebywają w pierwszorzędnych warunkach, przy czym rzuca się w oczy pieczołowita i pełna miłości do zwierząt opieka komendanta. Konie irlandzkie przybywające na kontynent muszą się aklimatyzować w przeciągu około roku; w Holandii, ze względu na zbliżony klimat aklimatyzują się 10 miesięcy. Z żalem opuszczaliśmy Millingen i na zawsze pozostanie nam obraz wspaniałych koni, niemniej wspaniale utrzymanych i pielęgnowanych. Kawaleria Holenderska jest w tym odrębnym położeniu, że kupuje konie zagranicą, ponieważ hodowla krajowa prawie nie istnieje, pozatym egzemplarze krajowe



BUDAPEST. IV., APPONYI-TÉR 1. (MOKTÁR)
Telegrammadresse: RIDETOURS

KIRÁLYI MAGYAR AUTOMOBIL CLUB
REISE-, SPORT- UND BÄDERBÜRO G. M. B. H.
Fernsprecher: 1-812-33 1-812-89

MAGYAR GAZDÁK ORSZÁGOS LOVASEGYESÜLETE · BUDAPEST
LANDESREITERVEREIN UNGARISCHER LANDWIRTE
Fernsprecher: 1-822 04

Budapest,

STAATSBEDRIJE DER P.T.T.

TELEGRAAFKANTOOR 'S-GRAVENHAGE

TELEGRAM NR 5077 44/43 WOORDEN
Regeerings
Aangenomen te sGravenhage, den 11-7 1937. te 1415
Ontvangen te sGravenhage, den 11-7 1937, te 1418

General Masirewich
Hotel Zeerust
Scheveningen.

Ihre Majestät die Königin haben mich beauftragt Pölnische und Ungarische Reiter Hochstderselber freundlichen Dank zu übermitteln fur Ihr liebenswürdiges Telegramm. Ihre Majestät freut sich sehr dass die Herren von Ihrem Besuche schöne Erinnerungen vom Holland mitnehmen.

Flügeladjudant
de Jonge van der Haelen.

NADRUK IS VERBODEN NOTA het rijk vergoedt geen schade, veroorzaakt door het in het ongereederaken, de verminking of de vertraging in de overkomst van een telegram. VOOR AFSCHRIFT

Odpowiedź adjutantury J. Królewskiej M. Królowej Holenderskiej na depeszę wystosowaną przez polską i węgierską ekipę.

kosztują bardzo drogo. Dzięki tej okoliczności nie jest zmuszona nabywać gorsze nieraz konie ze względu na politykę hodowlaną, natomiast zbiera śmietankę z rynków zagranicznych.

Między innymi widziałem b. dobrego wałacha pochodzenia polskiego; należy on do jednej z pań amazonek holenderskich i bardzo go sobie chwali. Cieszyłem się, że zacny szpak uczciwie zarabiał na dobrą opinię koni polskich w odległym państwie Niderlandzkim.

Odjechaliśmy następnie konno do Oldebroek, gdzie znajduje się poligon artyleryjski. Tam w kasynie oficerskim zjedliśmy śniadanie, przyglądaliśmy się strzelaniu artylerii, następnie pożegnaliśmy się z naszymi wierzchowcami, ponieważ dalszą drogę mieliśmy odbyć trakcją samochodową.

Samochodem przybyliśmy do Nunspeet do hotelu Ittmann, gdzie podano obiad i nastąpił nocleg. Znalazłem chwilę czasu, ażeby zwiedzić Nunspett, która to miejscowość jest albo dużą wsią, albo małym miasteczkiem. Zadziwiające jest dla nas, jak wysoko stoi poziom życia materialnego w Holandii: Nunspeet wygląda jak piękna miejscowość kuracyjna i o taki charakter posądzał wioskę szofer p. Min. Świtalskiego. Razem spacerowaliśmy po uliczkach i podziwialiśmy porządek i prawdziwą holenderską solidność. Szczegół charakterystyczny, który zwrócił moją uwagę: szyby w oknach są tak wspaniale i wszędzie czyste, że lśnią jak kryształ; widać, że są b. często i dobrze myte. Magazyny i sklepy zaopatrzone b. dobrze. Widziałem sklep z samochodami: na wystawie stało kilka aut, w tym jedno duże pierwszorzędnej marki amerykańskiej; takie auta widujemy u nas tylko w rękach b. zamożnych ludzi.

Dnia 9 lipca rano wyruszyliśmy samochodami po przepięknych, lecz krętych drogach w dalszą wędrówkę, poczym po drodze byliśmy przyjęci przez pp. Twiss Quarles van Uffard-Cnopius w ich pięknej letniej rezydencji Beukenhof. Między innymi spotkała nas córeczka gospodarzy w stroju holenderskim i ofiarowała

bukiet kwiatów p. von Rudnyaszky; dziewczynka była śliczna i rozkosznie podniecona przybyciem gości i swoją rolą. Pan domu pokazał nam swoją fermę, która była b. interesująca ze względu na urządzenia zmechanizowania pracy rolnika.

Następnie pojechaliśmy do Hilversum do hotelu Gooiland, gdzie podano doskonały lunch. Należy się tu specjalna wzmianka o tym hotelu: wybudowany niedawno, jest wykwintem nowoczesności i wygody; uznaliśmy zgodnie, że ceny w tym hotelu są raczej niewygórowane, ze względu na wygody i komfort, który tu się znajduje. Jest to najlepszy tego rodzaju zakład, który widzieliśmy w Holandii. Samo miasto Hilversum jest również nowoczesne, pełne willi, domków, ogrodów i prześlicznych wszędzie kwiatów.

Z Hilversum pojechaliśmy do Amsterdamu, gdzie zatrzymaliśmy się w Amstel Hotelu.

Gospodarze nasi pokazywali nam miasto z łodzi motorowej, którą można dotrzeć wszędzie; położone podobnie do Wenecji, a zabudowane tak jak miasta Kauzeatyckie — jest piękne. Kto zna Gdańsk i piękną starą ulicę nad kanałem, wyobrazi sobie potrosze Amsterdam, ponieważ całe jest poprzecinane kanałami. Wszędzie nie rzucająca się w oczy, ale dobrze widoczna zamożność i bogactwo, cała dzielnica banków, prawdopodobnie dobrze presperujących i zasobnych w gotówkę, ponieważ jak mnie informowano, wkładów nie bardzo chcą przyjmować, chyba, że za oprocentowaniem do 2% na rzecz banku.

Wieczorem podano nam wykwintny obiad w hotelu, później odwiedziliśmy miejscowy dancing, który jednak pod każdym względem stał na nie wysokim poziomie; wzbudziliśmy zainteresowanie orkiestry, składającej się z żydków, którzy na naszą intencję wygrywali rosyjskie piosenki ludowe, co im szybko wyperswadowaliśmy. Coprawda, więcej kłopotu mieli nasi mili węgrzy, których w każdej restauracji i kawiarni prześladowała muzyka cygańska, widać, że jest tutaj modna.

W dniu 10 lipca rano wyruszyliśmy do Rotterdamu; w porcie wsiedliśmy na statek parowy, gdzie zastaliśmy gospodarzy: pp. Beuningen i p. Van der Vorm, oraz liczne zebrane towarzystwo z Rotterdamu. Statkiem tym zwiedziliśmy port, który wywiera imponujące wrażenie swoją wielkością i urządzeniem. Wystarczy dodać, że naszym statkiem jechaliśmy kilka godzin i ciągle mijaliśmy przystanie i doki. W pewnym momencie statek zatrzymał się, na pokładzie podano lunch, którego koroną były doskonałe pstrągi.

W godzinach popołudniowych przybyliśmy do przystani i odjechaliśmy żegnani przez gościnnych rotterdamczyków do Scheveningen, gdzie po rozlokowaniu się w hotelu Zeerust mieliśmy tylko tyle czasu, ażeby wydobyć wieczorowe ubrania i autokarem przyjechać do hotelu Wittebrug, gdzie odbył się pożegnalny bankiet; obiad ten stał na najwyższym poziomie gastronomicznym; wypowiedziano tam szereg przemówień i toastów, które zaczęły się od tradycyjnego kielicha za zdrowie Jk-Mci. Królowej, Regenta Węgier adm. Horthy i Prezydenta R.P. prof. Ignacego Mościckiego. Wielkim aplauzem spotkał się toast wzniesiony przez p. Mieszkowskiego na cześć kawalerii i konnej artylerii holenderskiej, której przedstawiciele zdobili stół swymi przepięknymi galowymi umundurowaniami.

Po bankiecie odbyły się tańce, na zakończenie których tańczono również czardasza i mazura.

Wrażenia nasze z wizyty w gościnnym kraju Holendrów przerastały nasze początkowe przypuszczenia: jechaliśmy przecież w przekonaniu, że przyjęci będziemy kulturalnie i gościnnie, nie spodziewaliśmy się jednak tak wielkiej serdeczności i sympatii, której doznaliśmy na każdym kroku. Niewątpliwie, że właśnie ta przemiła atmosfera, którą żyliśmy przez siedem dni, skłoniła p. Prezesa P.T.K. do publicznego zaproszenia gospodarzy Holendrów i gości Węgrów do odwiedzenia Polski w roku przyszłym. Czekamy!

Na zakończenie należy dodać, że Węgrzy i my, Polacy wysłaliśmy z bankietu stosowną depeszę do królowej Holendrów, na co w odpowiedzi otrzymaliśmy od adjutanta w imieniu Jk-Mci. podziękowanie i życzenia najmilszego spędzenia czasu w Jej kraju.

Sprawozdanie niniejsze nie byłoby kompletne gdyby nie podkreślić nadzwyczaj przemyślaną i sprawną organizację wycieczki; na tym miejscu należy się specjalne serdeczne podziękowanie pp. Płk. Alma, Mjr. Van der Wall Bake i Mjr. Keppel Hesselink oraz p. de Fremery. Jesteśmy przekonani, że i inni członkowie N.R.T.C. wzięli udział w organizowaniu, ale dla nas niestety bezimiennych; tutaj i Im składamy serdeczne podziękowanie.

Jeżeli Nederlandsche Ruiter Toeristen Club wykonywa i w ten sposób i inne postawione zadania, to może śmiało poszczycić się i swoim Zarządem i zespołem swoich członków.



PAŃSTWOWA ODZNAKA

(Dokończenie)

Odznaka złota

Praca społeczna

Ubiegający się o odznakę złotą powinien okazać zaświadczenie o odbyciu — motocyklista 24 godz., automobilista 32 godz. pracy honorowej poświęconej dla dobra rozwoju motoryzacji w myśl wskazówek Polskiego Związku Motocyklowego lub Automobilklubu Polski.

Wyszkolenie strzeleckie

Jak przy odznace brązowej.

Próba sprawności z OPLGAZ

1) motocykle — przejechanie w prawidłowo założonej masce przeciwgazowej 5-ciu klm. (pięciu klm.) w otwartym, ciężkim terenie, wymagającym większego wysiłku fizycznego kierowcy w ciagu 20 min.

2) samochody — przejechanie w prawidłowo założonej masce przeciwgazowej 10-ciu klm. w obwodzie zamkniętym na drodze o nawierzchni twardej w porze nocnej przy użyciu świateł miejskich, pomalowanych na niebiesko, z zawracaniem na szosie (tylko jedno cofnięcie). Przy świetle księżycowym bez światła. Czas 1 godzina.

3) motocykle i samochody — zdjęcie i założenie koła (w masce przeciwgazowej).

Próba sprawności z terenoznawstwa, kartografii, budowy dróg i maskowania

1) wykonanie planu perspektywicznego wycinka terenu z miejsca postoju w dowolnej skali w ciągu 15 minut (mot. i sam.).

2) orientacja w budowie i stanie mostów drogowych (mot. i sam.).

3) wyszukanie w/g mapy 1 : 100.000 dróg pomiędzy zadanymi dwoma punktami, niewidocznych z 3-go punktu obserwacyjnego orientacja w warstwicach (sam.).

4) samochody — znajomość zasad prowadzenia w marszu kolumny samochodowej z 10-ciu samochodów (samochody).

Próba sprawności z jazdy motocyklowej i samochodowej

1) wykazanie się przejechaniem w ciągu roku lub krócej jako turysta lub zawodnik — 3000 klm. (nie licząc klm. zgłoszonych przy ubieganiu się o odznaki niższych stopni).

2) przejazd po drogach o nawierzchni twardej pod kontrolą (raid) 500 klm. w ciągu 12-tu godzin (może być zastąpione zaświadczeniem o uprzednim wykonaniu raidu).

3) przejazd w ciężkim terenie (piaski, las, błota) 10 klm. z przeprawą przez rów polny, bez obcej pomocy, w ciągu 30-tu minut (motocykle).

4) przejazd w ciężkim terenie (piaski, las, błota) z przeprawą przez płytki rów polny, bez obcej pomocy, 25 klm. w ciągu jednej godziny (samochody).

Wiadomości teoretyczne

A) Przygotowanie motocykla lub samochodu do:

1) turystyki długodystansowej (w krajowych warunkach),

2) raidu długodystansowego (jazda pod kontrolą i na czas),

3) wyścigu.

B) 1) ocena wartości technicznej motocykla lub samochodu używanego (mot. i sam.),

2) ustalenie, kiedy motocykl lub samochód należy oddać do naprawy w warsztatach (mot. i sam.).

C) 1) teoretyczne zasady napraw warsztatowych (szlifowanie cylindrów, pasowanie tłoków i pierścieni, nabijanie taśm hamulcowych i t. p.) pytanie dla automobilistów,

2) znajomość najnowszych konstrukcji motocyklowych lub samochodowych znajdujących się na rynku (pytanie dla mot. i automobil.). Po jednym pytaniu z każdej grupy w/g wyboru przeprowadzającego próbę.

Próba sprawności z robót praktycznych

A) motocykle —

1) zdjęcie cylindra i wymiana pierścieni lub doprowadzenie do porządku zabezpieczonych pierścieni,

2) rozebranie i złożenie sprzęgła,

3) „ „ widelca przedniego,

4) rozebranie i złożenie skrzynki przekładniowej.

A) samochody —

1) zmiana resoru,

2) zmiana tarczy elastycznej wału napędowego,

3) zmiana łożysk rolkowych przednich kół.

B) motocykle i samochody — Materiałoznawstwo (poznawanie właściwości, użycie w technice samochodowej i motocykl.)

1) metale (stal i metale kolorowe),

2) materiały pędne i smary.

(Po jednym pytaniu z grupy A i B).

U w a g a I. Podczas prób maszyna nie może ulec zniszczeniu (uszkodzeniu). Nie stosujący się do powyższego podlegają pozbawieniu prawa udziału w dalszych próbach sprawności.

U w a g a II. W wypadkach wyjątkowych poddany próbie sprawności na motocyklu lub sa-

MOTOROWA P. O. M.

mochodzie może wykonać próbę jeździecką częściowo na jednym i częściowo na drugim pojeździe.

Próba sprawności z doraźnej pomocy

Umiejętność okazania pomocy w wypadku ciężkiego uszkodzenia ciała.

Opis P. O. M.

„Państwowa Odznaka Motorowa" przedstawia koło samochodowe średnicy 4 cm.

Opona samochodowa (zewnętrzny pierścień odznaki) o szerokości 5,5 mm jest srebrna, ciemno oksydowana.

Część okrągła wewnętrzna, stanowiąca tarczę koła, w zależności od stopnia odznaki jest: złota, srebrna lub brązowa.

Z prawej strony u góry, częściowo na tarczy koła, częściowo na oponie, nałożone jest godło państwowe — orzeł o wymiarach 1,2 cm. wysokości, 1,1 cm. szerokości, wykonany w białej emalii.

Z lewej strony na dole, częściowo na tarczy, częściowo na oponie, nałożone są powiązane litery „P. O. M.", wykonane pomarańczową emalią, barwy broni pancernej.



Załącznik Nr. 2

Wzór P. O. M.

Zarówno godło państwowe, jak i część litery „p" występują nieznacznie nazewnątrz poza okrąg koła.

Miniatura tej samej odznaki stanowi dokładne jej zmniejszenie z tym, że koło ma 2 cm. średnicy.

Załącznik Nr. 3

....

Nazwa organizacji

....

uprawnionej do nadawania

....

Państwowej Odznaki Motorowej

LEGITYMACJA Nr. ....

Uprawniająca P. ....

Z klubu .... w ....

do noszenia .... Państwowej Odznaki Motorowej

nadanej mu (jej) uchwałą — decyzją ....

.... z dnia .... 19.......... roku

z ważnością od dnia .... 19.......... roku do dnia .... 19.......... r.

UWAGA: Ważne tylko przy jednoczesnym okazaniu dowodu osobistego.

Pieczęć organizacji

....

Podpis D-cy (zastępcy) Broni Pancernych lub Prezesa (wiceprezesa) organiz.

Załącznik Nr. 4

.... *dnia* .... *193*...... *roku*

....

Nazwisko i imię
zgłaszającego się

Do Komisji Prób Sprawności Nr...................

Zgłaszam chęć odbycia próby sprawności z zakresu:

....

na Państwową Odznakę Motorową...(podać klasę)

Przy niniejszym przedstawiam w dałączeniu:

1) Zaświadczenie o uzyskaniu..P. O. M. za Nr.....................

2) Zaświadczenie o częściowym odbyciu próby za Nr.....................

3) Zaświadczenie o uzyskaniu O. S. za Nr.....................

4) Zezwolenie na prawo prowadzenia poj. mech. za Nr.....................

5) Zaświadczenie o wykonaniu pracy społecznej Nr..................... Nr..................... Nr.....................

6) Zaświadczenie o wzięciu udziału w obowiązującym raidzie na dystansie..................... klm.

7) Dowody o przejechaniu jako turysta..klm. (.................... zał).

Razem załączników
.....................(słownie)

Oświadczam, że regulamin P. O. M. jest mi znany i obowiązuję się podporządkować wszystkim zarządzeniom Przewodniczącego Komisji Prób na P. O. M. Proszę o wyznaczenie terminu i miejsca próby oraz o powiadomienie mnie pod adresem..
odpowiada mi najlepiej data:

1) stosunek do wojska:
— w czynnej służbie
— przedpoborowy z cenzusem
— „ bez cenzusu
— rezerwista broni zmotoryzowanych
— „ .... (rodzaj broni, służby)
— nadkontyngentowy
— pospolite ruszenie
— stan spoczynku

2) przynal. państwowa.. 3) Imię ojca.. 4) miejsce urodzenia.. 5) przynależność klubowa..
zawód..

Dane ewidencyjne maszyny, na której chcę odbyć próbę sprawności:

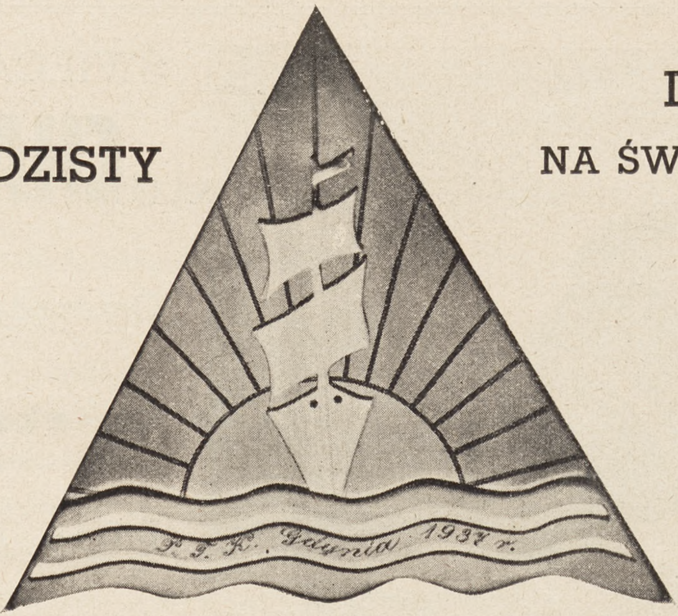
1. Motocykl pojedyńczy, z przyczepką, samochód.. osobowy torpedo, kareta.. własny, wypożyczony, służbowy (zbyteczne przekreślić)
2. Marki:.. typ (model)..
3. Silnik.. cylindrowy, o pojemności.. cm. górno, boczno, bez zaworowy
4. Specjalne dane (moc, ilość obrotów, chłodzenie, kompressor i tp.).. Nr. rejestr...

Oświadczam, że powyżej podane daty są prawdziwe oraz, że zastrzeżenia § 5, 7 i 8 regulaminu P. O. M. mnie nie dotyczą.

....

czytelny podpis zgłaszającego się

RAID GWIAŹDZISTY DO GDYNI
NA ŚWIĘTO MORZA



Coraz jaśniej krystalizuje się zaleta przeprowadzanych przez Polski Touring Klub wycieczek samochodowych i raidów o charakterze turystycznym. Z pomiędzy licznych posiadaczy samochodów, jedni są wytrawnymi sporsmenami, pragnącymi wyczynów sportowych, inni szukają w projektowanej wycieczce, wyłącznie zadowolenia podróżowania, zwiedzania, poznawania kraju bez ambicji zdobywania nagród i forsowania siebie i maszyny dla dokonania wyczynów.

Tego rodzaju raid jak ostatni do Gdyni, miał zarazem charakter towarzyskiej wycieczki a dla wielu pragnących wawrzynów, miał cechy raidu sportowego i dawał możliwości ubiegania się o nagrody.

Z dowolnego punktu Polski wyruszyły liczne maszyny turystów i sportowców, którzy stawili się dość licznie na półmetku w Starogardzie. Dzięki miejscowym obywatelom należącym do szeregów Ligi Morskiej i Kolonialnej techniczna strona organizacji była nie tylko wzorowa, lecz i imponująca zewnętrzną formą. Na wiele dziesiątków mil przed Starogardem, spotykało się posterunkowych wskazujących kierunek, widziało się na trasie, znaczonej białą farbą, kierunek jazdy, na mecie mile zostaliśmy zaskoczeni grupą umundurowanych młodszych i starszych panów i pań z L. M. K., którzy kierowali dalej naszymi krokami. Co chwila jakieś nowe maszyny zajeżdżały na rynek cichego miasta, napełniały go radosnym gwarem, wymieniano pozdrowienia, zawierano znajomości.

Nocleg w Starogardzie trwał krótko, już o 6 rano trzeba było stawić się na strzelnicy, by wykazać swą gotowość i sprawność i w tym kierunku. Po śniadaniu wyjazd do Gdyni na defiladę. W Gdyni ruch nie do opisania. Po załatwieniu formalności na punkcie zbiorczym wyruszają samochody na defiladę. W długim pochodzie wyznaczają nam miejsce. Musimy posuwać się z przeciętną szybkością 5 km. na godzinę w rytm pochodu, zachowując możliwie jednakowy dystans wozu od wozu. Na tym Zjazd gwiaździsty kończy się, wieczorem zawodnicy dowiedzą się o wynikach zawodów i otrzymają pamiątkowe plakiety oraz nagrody.

Spis uczestników Zjazdu do Gdyni

Inż. Władysław Dawidowicz P.T.K. Łódź
Jerzy Rosenblatt „ „
Jakub Bodzechowski „ „
Harry Fogel „ „
Karol Hornberger „ „
Jerzy Dodacki „ Warszawa
Jan Linowski P. T. K. Proboszczowice
Jan Szaniawski P. T. K. Warszawa
inż. Ignacy Löwy „ „
dyr. Zdzisław Kamiński „ „
Roman Pomianowski „ „
Stanisław Łuckiewicz „ „
Reger Domagalski „ Poznań
inż. Aleksander Kleiber P.T.K. W-wa
inż. Stanisław Orange „ Lwów
inż. Tadeusz Marek „ W-wa
Erazm Tuszowski Aut.-klub Pol.
Stan. Briesemeister P.T.K. W-wa
p. Tomicki



Rynek w Starogardzie od strony ratusza



Protokół z posiedzenia Komisji Sędziowskiej Zjazdu Gwiaździstego do Gdyni

Dnia 11 lipca 1937 r. w Gdyni, w lokalu Automobilklubu Gdyńskiego zebrało się Jury Zjazdu Gwiaździstego do Gdyni w składzie: pp. dyr. Aleksander Wygard, komandor Zjazdu; inż. Leon Ławcewicz, v. komandor; inż. Józef Beisert, v. komandor, oraz zaproszony v. prezes Automobilklubu Gdyńskiego, p. Jan Siedlecki i stwierdziło, że Zjazd Gwiaździsty do Gdyni, urządzany przez Polski Touring Klub, ukończyło 19 uczestników.

W klasyfikacji ogólnej przyznaje się:

I miejsce — p. inż. Tadeuszowi Markowi, na samochodzie Opel Olympia (335/04 p.)

II miejsce — p. Stanisławowi Briesemeistrowi, na samochodzie D. K. W. (331/28 p.)

III miejsce — p. inż. Aleksandrowi Kleiberowi, na samochodzie Steyer 200 (321/20 p.)

W kategorii I-ej do 1000 ccm. przyznaje się:

I miejsce — p. Stanisławowi Briesemeistrowi, na samochodzie D. K. W.

II miejsce — p. Romanowi Pomianowskiemu; na samochodzie Steyr 50

III miejsce — p. Jerzemu Rozenblatowi, na samochodzie Polski Fiat 508.

W kategorii II do 2000 ccm. przyznaje się:

I miejsce — p. inż. Tadeuszowi Markowi, na samochodzie Opel Olympia

II miejsce — p. inż. Aleksandrowi Kleiberowi, na samochodzie Steyr 200

III miejsce — p. inż. Stanisławowi Orange, na samochodzie Mercedes Benz 170.

W kategorii III ponad 200 ccm. przyznaje się:

I miejsce — p. Erazmowi Tuszowskiemu, na samochodzie Chevrolet Master-Sedan,

II miejsce — p. Jerzemu Dodackiemu, na samochodzie R. E. O.

III miejsce — p. Harremu Foglowi, na samochodzie Hudson.

Nagrodę I-szą Klubową przyznaje się p. inż.Tadeuszowi Markowi,

Nagrodę II-gą Klubową przyznaje się p. Stanisławowi Briesemeistrowi.

Nagrodę Ligi Morskiej i Kolonialnej przyznaje się p. inż. Tadeuszowi Markowi za uzyskanie najlepszego miejsca w klasyfikacji ogólnej.

Nagrodę p. Prezydenta m. Grudziądza przyznaje się p. Stanisławowi Briesemeistrowi za najlepszą klasyfikację ogólną z pośród uczestników odwiedzających Grudziądz.

Nagrody regulaminowe za miejsca w kategorii przyznano:

W kategorii I-szej:
I-szą nagrodę p. Stanisławowi Briesemeistrowi,
II-gą „ p. Romanowi Pomianowskiemu,
III-cią „ p. Jerzemu Rozenblatowi.

W kategorii II-giej:
I-szą nagrodę p. inż. Tadeuszowi Markowi,
II-gą „ p. inż. Aleksandrowi Kleiberowi,
III-cią „ p. inż. Stanisławowi Orange.

W kategorii III-ej:
I-szą nagrodę p. Erazmowi Tuszowskiemu,
II-gą „ p. Jerzemu Dodackiemu,
III-cią „ p. Harremu Foglowi.

Nagrodę f-my BE-TE-HA przyznaje się p. inż. Tadeuszowi Markowi za najlepszy wynik w klasyfikacji ogólnej na świecach „Bosch".

Nagrodę f-my „Stomil" S. A. przyznaje się p. inż. Tadeuszowi Markowi za przejechanie największej ilości km. na oponach „Stomil".

Nagrody f-my „Karpaty" ustanowione dla pierwszych 6-ciu zawodników przyznaje się


Rynek w Starogardzie od strony kościoła

pp: Stanisławowi Briesemeistrowi, inż. Aleksandrowi Kleiberowi, inż. Stanisławowi Orange, Erazmowi Tuszowskiemu, Romanowi Pomianowskiemu i Jerzemu Rozenblatowi.

W konkursie strzeleckim w Starogardzie, organizowanym dla uczestników Zjazdu, przyznaje się:

I-sze miejsce p. Zbigniewowi Pugat (29 p. na 50),

II-gie miejsce p. Erazmowi Tuszowskiemu (29 p. na 50),

III-cie miejsce p. Zdzisławowi Szulakiewiczowi (28 p. na 50).

Na tym protokół zakończono i postanowiono podać to natychmiast do wiadomości zainteresowanym.



Widok klasztoru w Starogardzie.

PORZĄDEK NA DROGACH CHRONI OD WYPADKÓW

Przestrzegajcie przepisów ruchu i pouczajcie innych

1) Jedź zawsze tylko prawą stroną jezdni. Wyprzedzaj jadących przed tobą po ich lewej stronie, jednak tylko wtedy, gdy nikt nie nadjeżdża z przeciwka. Przy wymijaniu, jadących z przeciwka zjedź na sam prawy brzeg jezdni.

2) Na sygnał nadjeżdżających, którzy chcą cię wyprzedzić, lub wyminąć zwolnij i usuń się na prawy brzeg jezdni.

3) Jeśli jedzie kilka wozów w tym samym kierunku, jedź zawsze za wozem poprzedzającym, a nie obok niego.

4) Nie śpij podczas jazdy, nie powóź w stanie nietrzeźwym, nie wypuszczaj lejcy z rąk i nie odchodź od wozu.

5) Jeśli chcesz stanąć lub zwalniasz, dawaj znak jadącym za tobą przez wyciągnięcie ręki w górę. Jeśli zaś chcesz skręcić w boczną drogę, daj znak przez wyciągnięcie ręki w tym kierunku, w jakim zamierzasz skręcić. Przed skręceniem sprawdź czy droga przed tobą i za tobą jest wolna.

6) Na skrzyżowaniach i rozwidleniach dróg ustępuj z drogi temu, kto nadjeżdża z twej prawej strony. Wyjeżdżając z bocznej drogi na główną zobacz czy droga wolna.

7) Dbaj aby konie twoje były zawsze dobrze zaprzęgnięte, miały założone wędzidła, oraz aby lejce były dostatecznie mocne.

8) Przed przejazdem kolejowym pilnie uważaj czy nie nadjeżdża pociąg i nie ryzykuj nigdy, że zdążysz przejechać przed jego nadejściem.

9) Uważaj na ustawione znaki drogowe i stosuj się do wskazówek przez nie podanych. Bądź posłuszny poleceniom i znakom dawanym przez policję i służbę drogową.

10) Mniej na wozie stale przymocowaną tabliczkę z wyraźnym wypisanym imieniem, nazwiskiem i miejscem zamieszkania. Z nastaniem zmroku lub w czasie mgły zawieś po lewej stronie wozu zapaloną latarkę.

Liga Drogowa wzywa wszystkich woźniców do przestrzegania tych przepisów.

Dobry woźnica, zachowując porządek ruchu na drogach, nie hamuje ruchu, nie naraża siebie i innych na nieszczęśliwe wypadki, nie spowoduje śmierci lub kalectwa oraz straty mienia.



Są jeszcze w Starogardzie i takie zabytki.

Minister gen. Kasprzycki otworzył Zjazd Rady Naczelnej Związku Ziem Górskich

W dniu 21 b. m. o godz. 11 w sali Domu Zdrojowego w Wiśle odbędzie się II Walny Zjazd Rady Naczelnej Związku Ziem Górskich. Otwarcia Zjazdu dokona prezes Związku, minister spraw wojskowych gen. Tadeusz Kasprzycki, po czym po sprawozdaniach i przemówieniach prof. Walerego Goetla i gen. Galicy i in. nastąpi wybór nowych władz Związku.

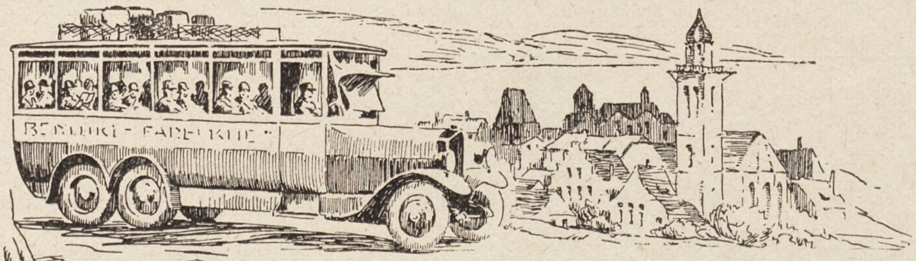
Dzień wcześniej, 20 b. m. odbędą się obrady Zjazdu w 3 komisjach: rolniczej, przemysłowej i uzdrowiskowo-letniskowej. Organizacją prac tej ostatniej komisji zajął się Związek Uzdrowisk Polskich. Na komisji uzdrowiskowo-letniskowej wygłoszone zostaną następujące referaty: „O turystyce i zagadnieniach komunikacyjnych uzdrowisk na obszarach górskich" — wygłosi burmistrz Zakopanego, inż. Eug. Zaczyński; „Współczesne postulaty uzdrowisk i letnisk na ziemiach górskich" — wygłosi dyr. Zw. Uzdrowisk Polskich, p. Halina Minkiewiczowa i „O bieżących zagadnieniach turyzmu" — dr. Stan. Leszczycki z Krakowa. (Kabel).

Czytelnicy i Czytelniczki Touringu !!!

Redakcja prosi o nadsyłanie ciekawych zdjęć z wycieczek i raidów z krótkimi notatkami lub opisami.



WYCIECZKI I IMPREZY P. T. K.





Tydzień Gór

Pokazy rolnicze w Bażanowicach na Śląsku

W dniu 18 sierpnia b. r., nastąpi otwarcie pokazu hodowli bydła i drobiu okręgu podgórskiego, w Bażanowicach na Śląsku Cieszyńskim. Pokaz ten odbędzie się podczas „Tygodnia Gór" i wraz z innymi pokazami rolniczymi mieści się w ramach imprez przewidzianych programem tego „tygodnia".

Pokazy tego rodzaju mieć będą bardzo duże znaczenie gospodarcze, dla rolnictwa podgórskiego, które dotychczas nie potrafiło odpowiednio wyzyskiwać możliwości gospodarki górskiej, czego przyczyną był prawdopodobnie brak odpowiednich wzorów i inicjatywy z którą obecnie występuje Związek Ziem Górskich.

Należy przypuszczać, że korzyści osiągnięte z omawianych pokazów będą bardzo duże, gdyż ze względu na liczny zjazd jaki się odbędzie w związku z „Tygodniem Gór", z pokazów tych korzystać będą mogły bardzo liczne rzesze ludności.

Przy sposobności przypominamy wszystkim zainteresowanym, że od 12 do 24 b. m. obowiązują do Wisły, na zjazd z okazji „Tygodnia Gór", zniżki kolejowe w wysokości 66%, które uzyskać można na podstawie kart uczestnictwa Ligi Popierania Turystyki, wydawanych przez biura podróży „Orbis", „Wagons Lits Cook" oraz kioski T-wa „Ruch".

Legendy źródeł Wisły

Rozkołysane, faliste góry i szumiące bory — otoczyły kolebkę źródeł Wisły. Z tym przepychem przyrody — połączył się czar starych legend, które do tych miejsc dziwnie osobliwych — na wieki przyrosły. Jedna z legend śląskiego ludu opowiada o założeniu osady Wisły.

Było to dawno, jeszcze za starych Piastowskich czasów, bo już dokument z 1223 r., mówiący o daninie płaconej na klasztor Norbertanek w Rybniku, — nazwę osady Wisły wspomina.

Otóż dworzanin księcia Cieszyńskiego Imko Wisełka miał to nieszczęście, że się w urodziwej księżniczce zakochał. Oczywiście miłość nieszczęśliwego dworzanina nie rokowała żadnej nadziei. Zrażony tym do głębi wielbiciel pięknej księżniczki — uciekł w góry i lasy — i po nich długo wędrował.

Góry uleczyły, tego pierwszego legendarnego turystę, ze smutku, bo później porwał jakąś młodą góralkę i z nią się ożenił. On też miał założyć pierwszą osadę zwaną od jego imienia imieniem Wisły.

Rozwijała się jednak ta osada, skoro Wisła przy końcu VIII-go w. miała 84 pierwotnych mieszkańców — i wtedy kolonizowano znowu jej teren, osadzając 137 nowych przybyszów. Wymarli wtedy dawno Piastowie cieszyńscy, skończyły się również wpływy czeskie na Śląsku, a od cesarza Józefa II-go, zaczynał się twardy ucisk germanizacyjny. Zawsze jednak wierny lud śląski, w zmiennej kolei losów — dochowywał i dochował Polsce wiary, czego dowodem — nowa legenda.

Oto po wiekopomnym zwycięstwie króla Jana III Sobieskiego pod Wiedniem, — lud źródeł Wisły ufny zawsze w wielkość i potęgę Polski — stworzył nową legendę i skrzydlatych, a tak wtedy szeroko po świecie sławnych rycerzy nieśmiertelnego zwycięscy Turków, — umieścił pod Czantorią, wierząc mocno, że kiedyś rycerze wstaną i obudzą Polskę i Śląsk...

Dla zwiedzania uroczych źródeł Wisły, dla poznania dorodnego i odwiecznie wiernego Polsce śląskiego ludu, dla pokrzepienia ciała i duszy, dla podniesienia serc ku słonecznym szczytom Beskidów, tegoroczne święto gór odbędzie się w Wiśle, wśród krynic wiślanych i legend.

Wystawa Drogowo - Turystyczna w Wiśle

Liga Drogowa weźmie udział w Wiśle przy współpracy Wydziału Turystyki Ministerstwa Komunikacji.

Wzorem wystawy w Liskowie, gdzie Liga Drogowa święciła zasłużony sukces, w Wiśle zorganizowana będzie „Wystawa Drogowo-Turystyczna" — symbol łączności rozbudowy dróg z rozwojem turystyki, tak ważnej dla bilansu płatniczego Polski.

Jak w roku 1935 Wystawa Drogowa w Warszawie była propagandą budowy nowych dróg i rozwoju motoryzacji w Polsce, tak Wystawa w Wiśle ma być potężnym wezwaniem społeczeństwa do budowy sieci dróg turystycznych.

W KOŃCU SEZONU



Dzień Ligi Drogowej w Wiśle

Realizując swe zasadnicze hasła: „Budujmy drogi, nie będzie złych". „Dobre Drogi to bogata Polska". Liga Drogowa organizuje z okazji „Tygodnia Gór" w Wiśle „Dzień Ligi Drogowej" — 21 sierpnia 1937 roku.

Dzień ten ma na celu zapoznanie współtwórców polskiej sieci drogowej z celami Ligi, jako organizacji społecznej, walczącej o wagę problemu drogowego w Polsce i pełne wykorzystanie świadczeń drogowych w naturze.

Życzeniem organizatorów „Dnia Ligi Drogowej" jest, by był on przełomowym w walce o ten zasadniczy czynnik, jakim jest droga i by określenie „polska droga" stało się synonimem postępu i doskonałości.

Program „Dnia Ligi Drogowej" w Wiśle

Zarząd Główny Ligi Drogowej opracował już program „Dnia Ligi Drogowej" przypadającego w okresie „Tygodnia Gór" — 21 sierpnia r. b. Jednym z głównych punktów programu będzie zjazd pracowników drogowych z powiatów Ziem Górskich. Uczestnicy zjazdu zakwaterowani zostaną przez 4 Pułk Strzelców Podhalańskich w Cieszynie, skąd dojeżdżać będą do Wisły pociągami — tramwajami i gdzie będą mieli możność zwiedzić niektóre zabytki miasta.

Na dalszy program złożą się: zwiedzenie Wystawy „Tygodnia Gór", pokaz typowych odcinków drogowych i zebranie w szkole powszechnej, w czasie którego wygłoszone zostaną fachowe referaty o drogach.

Wypełnieniem dnia będzie udział w imprezach „Tygodnia Gór".

Liga Drogowa Członkiem Rady Komunikacyjnej

Z końcem ub. m. mianował p. Minister Komunikacji członkiem Państwowej Rady Komunikacyjnej na okres 3-letni 1937-1940 p. Stefana Tyszkiewicza — Prezesa Zarządu Głównego Ligi Drogowej.

„Dzień Ligi Drogowej" w Warszawie

Dnia 20 września r. b. zorganizowany będzie „Dzień Ligi Drogowej" w Warszawie, jako potężna manifestacja budowy dróg świadczeniami w naturze.

Oddział Ligi Drogowej w Liskowie

W czasie trwania Wystawy „Praca i Kultura Wsi" zorganizowano Oddział Ligi Drogowej w Liskowie z pośród mieszkańców tej wzorowej wsi.

Inauguracja Oddziału odbyła się w sposób uroczysty w dniu propagandowym Ligi Drogowej, w obecności delegata Ministerstwa Komunikacji Prezesa Zarządu Głównego Ligi Drogowej, Księdza Prałata Blizińskiego i wielu innych zaproszonych osób.

Na czele Zarządu Oddziału stanął twórca Liskowa ks. Bliziński, jako Przewodniczący i p. Ksawery Pyrek, jako jego Zastępca. Należy żywić nadzieję, że w tej wzorowej wsi polskiej stworzonej energią uspołecznionych jednostek, Oddział Ligi Drogowej znajdzie wdzięczne pole do pracy.

Gmina Hańsk przoduje

Drogi wykonane w szarwarku. Gminą Hańsk powiatu Włodawskiego realizując hasła Ligi Drogowej podjęła wykonanie 2 klm. szosy świadczeniami dobrowolnymi w naturze. Praca ta dzięki inicjatywie wójta Zbyszyńskiego znalazła poparcie licznych naśladowców, a Hańsk staje się drugim polskim „Liskowem".

Kalendarzyk imprez Sekc. Sam. P. T. K. w Warszawie na 1937 r.

Na posiedzeniu Komisji Sportowej Zarządu Sekcji Samochodowej P.T.K. z dnia 3-go sierpnia b. m. między innymi była rozpatrywana sprawa kalendarzyka imprez samochodowych na rok 1937. Ponieważ kalendarzyk ustalony na początku sezonu, nie mógł się utrzymać, na skutek przesunięć dat niektórych uroczystości ogólnopolskich, od których był uzależniony, musiał więc ulec rekonstrukcji.

Podajemy poniżej zrekonstruowany kalendarzyk ważniejszych imprez samochodowych Sekcji Samochodowej P. T. K. w Warszawie, aktualny w sezonie 1937 r.

Sierpień 14 — 15 Wycieczka plakietowa do Augustowa na regaty żaglowe.

Wrzesień 11 — 12 Zjazd Gwiaździsty-Plakietowy do Zakopanego na motocyklowe wyścigi górskie.

Wrzesień 19. Zjazd Gwiaździsty-Plakietowy do Zaleszczyk na Święto Winobrania.

Początek października lub koniec września (ścisły termin uzależnia się od warunków łowieckich na Polesiu, które z powodu niskich wód obecnie są zadawalniające). Wycieczka na Polesie pod hasłem „Na Jasiołdę" z polowaniem na kaczki.

Październik 20 do 4/XI Wycieczka na wystawę międzynarodową do Paryża.

Listopad 7 „Pogoń za lisem" — w połączeniu Warszawy i Delegatury P. T. K. w Łodzi.

Grudzień 4 — 5. Jazda terenowa, orientacyjna samochodowo-motocyklowa.

Projektowany jest ponadto ogólnopolski raid zimowy, który odbędzie się prawdopodobnie w lutym 1938 r. Data nie jest jeszcze ustalona. Raid ten będzie pierwszą imprezą tego rodzaju w Polsce.

Delegatura P. T. K. w Poznaniu

Delegatura w Poznaniu ustaliła daty następujące: 19 września — tradycyjna wycieczka „po liść jesienny. 3 październik — „jazda za lisem" i zakończenie sezonu.

Poza tym Delegatura w Poznaniu urządza szereg wycieczek towarzyskich w niedziele i święta.

Delegatura P. T. K. w Łodzi

Wrzesień 12 Wycieczka krajoznawcza do Gołuchowa.

Listopad 7 „Pościg za lisem".

Kalendarzyk imprez na sierpień we Francji

14, 15, 16	sierpnia	— Paryż, Międzynarodowy Konkurs Muzyczny;
15	„	Arcachon, Wyścigi à la landaise;
15	„	Versailles, Fête de Nuit (g. 20.30);
15	sierpnia	Trianon, Grandes Eaux (g. 16.30);
22	„	Biarritz, Walki byków;
22	„	Compiègne, Odtworzenie turnieju z 15 w.;
22	„	Versailles, Fête de Nuit (g. 2.30;
26, 28, 30	„	Vincennes, Wyścigi konne;
26 — 29	„	Paryż, Międzynarodowe Akademickie Zawody Sportowe;
28	„	Le Touquet, Konkurs „Pani i jej pies";
29	„	Hendaye, Tradycyjne święto baskijskie;
29	„	Le Touquet, Święto szampana;
29	„	Versailles, Grandes Eaux (g. 16.30);
29	„	Versailles, Fête de Nuit (g. 20.30.

Kalendarzyk kongresów międzynarodowych, które odbędą się w Paryżu we wrześniu 1937 r.

2 — 5 września	13-ty Międzynarodowy Kongres Socjologii;
6 — 9 „	9-ty Międzynarodowy Kongres Prasy Technicznej i Periodycznej;
12—16 „	8-y Międzynarodowy Kongres Stowarzyszeń b. Wychowanków Wyższych Szkół Handlowych;
19.8—3.9	Międzynarodowy Kongres wymiany Intelektualnej;
26—29 „	Międzynarodowy Kongres Inżynierów;
27—30 „	Międzynarodowy Kongres Chemii Przemysłowej;
30.8—1.9	Konferencja Naukowej Organizacji Pracy.

TREŚĆ ZESZYTU:

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6.—, półrocznie zł. 3.—
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Drukarnia Oświatowa, Sp. z ogr. odp., Warszawa, Żelazna 93, tel. 11-86-88.